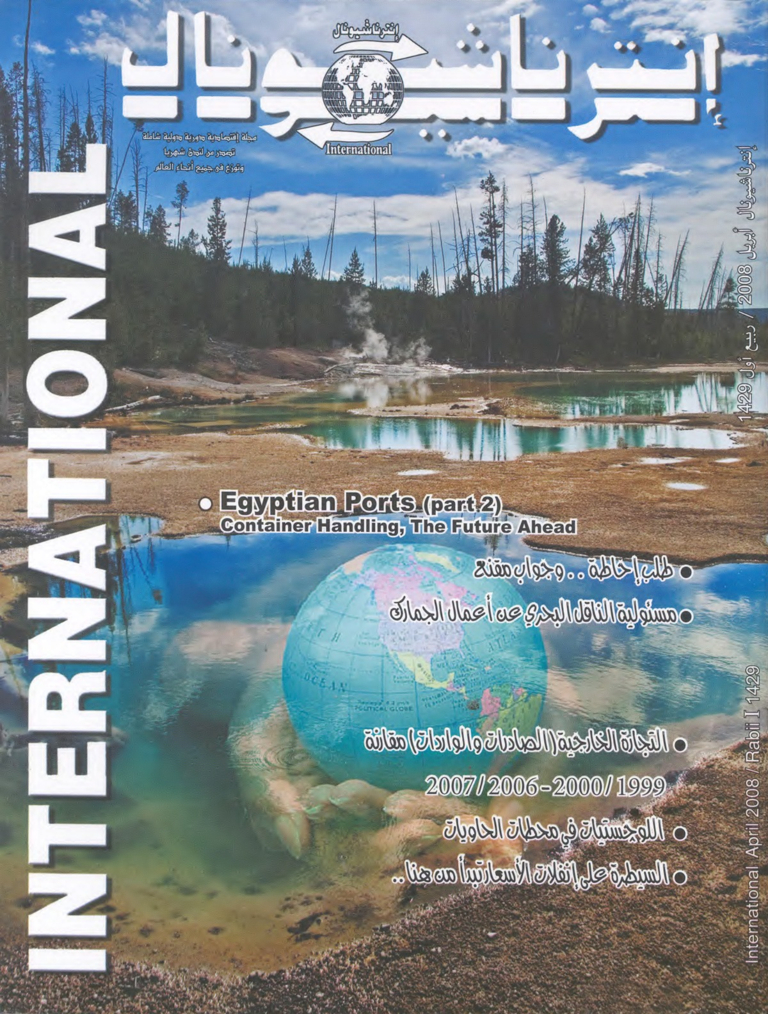
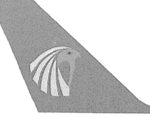

إنترناشيونال
إنترناشيونال
International
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL
إنترناشيونال أبريل 2008 / ربيع أول 1429
International April 2008 / Rabi I 1429
Egyptian Ports (part 2)
Container Handling, The Future Ahead
طلب إحاطة .. وجواب مقنع
مسئولية الناقل البحري عن أعمال الجمارك
التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) مقارنة
2007/2006 - 2000/1999
اللوجستيات في محطات الحاويات
السيطرة على إنفلات الأسعار تبدأ من هنا ..


EGYPTAIR
CARGO




مصر للطيران
للشحن



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AMEL PRESS AND PUBLISHING COMPANY LIMTED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطى عبيد

المكاتب

السعودية – جدة

* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)

تليفون: (6533724) - (2) - (966+)

فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا

* ربان/ رامى تحوف

محمول 0096394231001

فاكس 0096343714536

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات

القاهرة Tel. +2-0122586455

إسكندرية Telefax. +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل – سموحة الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk



ولنا كلمة



حقوق الإنسان كما تراه واشنطن

أصدرت وزارة الخارجية الأمريكية تقريرها السنوى عن أوضاع الإنسان وحقوقه فى دول العالم خلال عام ٢٠٠٧، وقد تضمن التقرير العديد من الإنتقادات حول معظم الدول وعلى رأسها الوضع القائم بين إسرائيل والسلطة الفلسطينية وحركة حماس حيث أتهمتهم الوزارة بارتكاب إنتهاكات شملت القتل والتعذيب والإعتقال ، وأكد التقرير إستخدام إسرائيل القوة ضد المدنيين الفلسطينيين والاعتقال التعسفى لفترات طويلة، ونتيجة للغارات التى شنتها القوات الإسرائيلية على المدن الفلسطينية خلال العام الماضى تم قتل ٣٧٧ فلسطينياً، وإصابة أكثر من ٥٨٣ فلسطينياً ، ولازالت الممارسات العدائية الإسرائيلية المختلفة قائمة ضد المواطنين الفلسطينيين وذلك عن طريق إهانتهم وضربهم وقتل بعضهم على الحواجز التى يقيمها الجيش الإسرائيلى على الطرق، وتدمير المنازل وإتلاف المزروعات الفلسطينية ومصادرة الأراضى .

وبالنسبة لما هو واقع بين حماس وفتح فقد أشار التقرير إلى أن 346 فلسطينياً لقوا مصرعهم بسبب عمليات العنف بين الفلسطينيين أنفسهم بعدما سيطرت حماس على غزه، كما أتهم التقرير حماس بقتل وخطف معارضيها من أنصار فتح، وإحتجاز حوالى ألف منهم، وأعتقال السلطة الفلسطينية عدداً مماثلاً من أنصار حماس فى الضفة، ومازال من 300 إلى 350 منهم فى السجون ، وأتهم التقرير السلطة الفلسطينية بالتعذيب والأعتقال التعسفى للمواطنين لمدد طويلة بجانب الفساد.

ولم يفت التقرير الأمريكى الإنحياز لجانب إسرائيل حيث أكد تعرضها لإطلاق 970 صاروخ قسام و1200 قذيفة مدفع من الأراضى الفلسطينية، وقتل 6 جنود إسرائيليين وأربعة مدنيين، كما لقى خمسة إسرائيليين مصرعهم فى هجمات تمت داخل إسرائيل، وعدم إتخاذ السلطة الفلسطينية إجراءات كافية لمنع الهجمات ضد إسرائيل.

وقد تطرق التقرير إلى دول أخرى محدداً ما تعانيه ومنها:

* **العراق** : إعتبار إنتهاكات حقوق الإنسان تأتى محصلة لإجتماع ضعف الحكومة وأعمال العنف من جانب الجماعات المتطرفة، وقد أسهم تضافر الجهود العسكرية مع جهود المواطنين فى خفض أعمال العنف.
* **لبنان** : الإشارة إلى التفجيرات والإغتيالات التى تهدد الرموز السياسية.
* **إيران**: تراجع حقوق الإنسان وإنتهاك حقوق الصحفيين والمعارضين والمدافعين عن حقوق العمال والمرأة ومواصلة دعم ما وصفته بالجماعات الإرهابية فى سوريا والعراق ولبنان.
* **السودان**: تصاعد أعمال العنف مع أستمرار وجود إنتهاكات مخيفة لحقوق الإنسان من جانب القوات الحكومية وميليشيات الجنجويد فى دارفور.
* **كينيا**: أظهرت المخالفات التى أرتبطت بالإنتخابات والإنتهاكات الشرطية وإستخدام القوة مدى الحاجة إلى الإصلاح.
* **سوريا**: تراجع سجل حقوق الإنسان فى ظل ارتكاب قوات الأمن لمخالفات خطيرة، وأعتقال أنصار حقوق الإنسان، وتعذيب المعتقلين، والتمييز ضد المرأة والأقليات خاصة الأكراد.
* **مصر**: سعى الحكومة لتحجيم نشطاء المعارضة والصحفيين ومنظمات المجتمع المدنى، وإحتجاز أيمن نور المرشح الرئاسى السابق كسجين سياسى، واعتقال مدونين على الإنترنت وإتهام صحفيين مستقلين بالتشهير.
* **أفغانستان**: إستمرار وجود مشكلات خاصة بأوضاع حقوق الإنسان من نتيجة أعمال العنف التى راح ضحيتها أكثر من 6500 شخص علاوة على الفساد وتهريب المخدرات والتعذيب وتدهور أوضاع السجون، وقيد الحريات الدينية.
* **كوريا الشمالية**: مواصلة الحكومة فرض قيود مشددة على الكثير من جوانب الحياة، وإختفاء أشخاص ، وإعدام علنى ، وإجهاض السجينات الحوامل، وقتل الأطفال فور ولادتهم فى بعض الحالات.

وأكدت الخارجية الأمريكية فى تقريرها على أن كل من ميانمار وكوريا الشمالية وزيمبابوى وإيران وكوريا مازالت السلطة فيها تتركز فى إيدى حكام غير محاسبين تمثل الأكثر إنتهاكاً لحقوق الإنسان.

وقد أنتقد التقرير سجل الصين الضعيف وإستمرارها فى قمع نشطاء حقوق الإنسان والصحفيين والتعذيب فى السجون والمحاكمات غير العلنية.

كما أنتقد أيضاً كلا من اليابان وأستراليا مشيراً إلى حوادث العنف فيها والتمييز ضد النساء والأطفال.

لقد تعمدت واشنطن فى تقريرها أن تظهر مساوئ وعيوب معظم دول العالم بالنسبة لحقوق الإنسان، ولم تتطرق لمحاسن هذه الدول بالنسبة لشعبها إنه من المعروف ألا يحق لأى دولة مهما كانت أن تتدخل فى شئون غيرها من الدول وتجعل من نفسها رقيباً على قضايا حقوق الإنسان ، وأكبر الظن أن الخارجية الأمريكية تحاول تسجيل ما هو فى مصلحتها بدلا من العمل على حل المشكلات العالمية، ولذا فقد رفضت وزارة الخارجية المصرية ما ورد فى التقرير الأمريكى حول حقوق الإنسان.

عاصم السيد أحمد



وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التى تنادى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى اكثر من ٩٠٠٠٠٠حاوية مكافئة فى ٢٠٠٥/٢٠٠٦ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

نشاط تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٤٣٥٠٠٠م٢
- الطاقة السنوية المخططة ٨٠٠٠٠٠حاوية مكافئة .
- المعدات : ٧ونش رصيف عملاق .

٢ونش رصيف متحرك. ٦ونش ساحة عملاق (RTG)

٣٤ونش ساحة (R.S) ٤٧جرار موانئ بالمقطورة.

نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب.

- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٠٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢

شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩



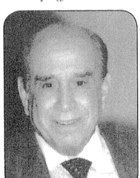












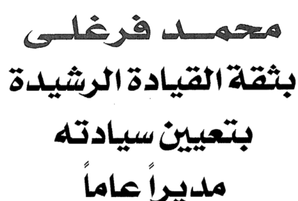
بهاء حلمى بدر

دكتور محمد بهاء بدر

وجميع العاملين

يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد الدكتور



محمد فرغلى

بثقة القيادة الرشيدة

بتعيين سيادته

مديراً عاماً

للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا



والنقل البحرى

ويتمنون لسيادته

كل نجاح وتقدم

أجندة إنترناشيونال

* يرعى عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية الاحتفال العربى بيوم اليتيم الذى سيعقد مؤتمره بمقر الجامعة يوم 12 إبريل الجارى.
* يعقد إتحاد المصارف العربية يومى 6و7 إبريل الجارى مؤتمر دور المصارف فى تمويل المشروعات الإستثمارية العربية بالتعاون مع البنك المركزى المصرى وإتحاد بنوك مصر وتحت رعاية وحضور الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء.
* ينظم مركز البحوث والمعلومات بأكاديمية السادات للعلوم الإدارية المؤتمر العلمى السنوى الثانى عشر للأكاديمية الذى يعقد 7 إبريل الجارى تحت رعاية كل من الدكتورين أحمد درويش وزير الدولة للشئون الإدارية ومحمود محى الدين وزير الإستثمار واللواء عبد السلام المحجوب وزير الدولة للتنمية المحلية وبرئاسة الدكتور أحمد يوسف رئيس أكاديمية السادات للعلوم الإدارية.
* أنتهت المؤتمرات التمهيدية للحزب الوطنى الديموقراطى على مستوى الجمهورية لإنتخاب 70% من مرشحى الحزب لخوض إنتخابات المجالس الشعبية المحلية المقرر إجراؤها فى 8 إبريل الجارى.
* يصل إلى مصر يوم 8 إبريل الجارى وفد إيطالى يضم 200 من رجال الأعمال وممثلى الشركات الصناعية الإيطالية، وذلك لتوقيع أتفاق تعاون بين إتحاد الصناعات المصرية ونظيره الإيطالى لبحث دعم التعاون الصناعى والإقتصادى بين الجانبين.
* تسافر بعثة المنتخب الأول للتنس إلى أوكرانيا أيام 11 و12 و13 إبريل الجارى لخوض لقاء كأس ديفيز فى دور الـ 16 .
* تقام دورة العام الحالى من معرض لندن الدولى للكتاب فى الفترة من 14 إلى 16 إبريل الجارى.
* تشهد القاهرة فى الفترة من 16 إلى 19 إبريل الجارى بمركز المؤتمرات الدولية بمدينة نصر أضخم معرض للإستثمار العقارى الذى تحضره كبرى شركات الإستثمار والتمويل العقارى فى مصر والمنطقة العربية.
* يعقد منتدى الطاقة العالمى فى روما بإيطاليا خلال الفترة من 20 –22 إبريل الجارى، ويضم منتجى ومستهلكى الطاقة لأستعراض التحديات العالمية التى تواجهها أسواق الطاقة فى ظل الأرتفاع الصاروخى لأسعار البترول.
* وجهت الرئاسة الإقليمية للأولمبياد الخاص لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الدعوة لبرامج المنطقة حيث ستعقد الجمعية العمومية العادية خلال الفترة من 23 وحتى 28 إبريل الجارى بالعاصمة المغربية الرباط ، كما سيتم فتح باب الترشيح لإنتخاب المجلس الإستشارى الجديد ولمدة عامين .
* تحتفل مصر يوم 25 إبريل الجارى بعيد تحرير سيناء.
* يحتفل العالم بعيد شم النسيم يوم 28 إبريل الجارى.
* أختارت اللجنة العليا لمعرض جنيف الدولى للكتاب والصحافة مصر ضيفاً شرفياً للدورة الـ 22 التى ستقام فى30 أبريل الجارى.

بسم الله الرحمن الرحيم

"ياأيتها النفس المطمئنة أرجعى إلى ربك راضية مرضية فأدخلى فى عبادى وأدخلى جنتى"

صدق الله العظيم



رئيس مجلس إدارة
مجلة إنترناشيونال
وأسرة التحرير
وجميع العاملين بها
يشاطرون
السيد اللواء بحرى
مراد الخرادلى
الأحزان فى وفاة
السيدة المغفور لها بإذن الله
حرم سيادته
أسكنها الله فسيح جناته
وألهم أهلها الصبر والسلوان

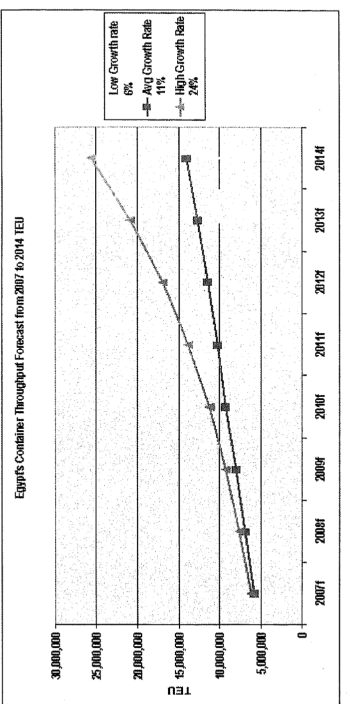


Table (11) gives the result of this exercise for the separate ports as well as for total Egypt.

The number forecasted for 2014 indicate that while in 2006 Egyptian Ports handled about 4.5 million Teu's, in 2014 (within 7 years from now) Egyptian Ports would be required to handle more than 10 million Teu 's as a low scenario going to 25 million Teu 's as the high growth scenario, with an average of 14 million teu 's.

Domestic vs. Transshipment:

Separating the forecasted numbers into domestic and transshipment containers is essential since the transshipment market rules of growth are different from those controlling the domestic market.

Alexandria / Dekheila and Red Sea Ports including Sokhna Port have almost no transshipment activities so far (until the end of 2006). This would mean that if transshipment activities materialize at these ports in the near future, which is highly expected the number of in and out-going containers would be in addition to those numbers forecasted in Table (11).

For the other ports, namely, Port Said (E&W) and Damietta – the same growth rates determined from historical figures apply, as those ports have been handling both types in the past. Due to the short period for transshipment in Egypt (except Damietta Port) the same growth rates applied for domestic cargo were applied to transshipment.

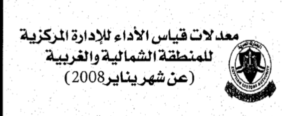
Analysis of Individual Ports:

Activities are underway at individual ports, which turn the Egyptian container market into a dynamic one that could be very difficult to forecast. However, in the next paragraphs one would try to analyze the activities going on at individual ports as far as its impact on the supply and demand market for containers.

1. Alexandria & Dekhiela Ports

The Alexandria Ports Authority signed an agreement with Hong Kong Ports Holding (HPH) to develop berths 71/81 in Alexandria and to start a new container terminal at Dekhiela. The two projects were almost complete and started operations early in 2007. It is not clear what will happen to the existing Alexandria Container Terminal Co. who is running the existing container terminal at Alexandria (see attached map) as well as the existing container terminal at Dekhiela. With the agreement signed with HPH that they will bring in new shipping lines, it is very difficult to control that clause. So far some of the shipping lines using the existing container terminal shifted their business to HPH terminal. The future of the Alexandria Container Terminal Co. is not looking bright as they are completing with the private sector, with less freedom to manage their own terminal.

From the attached table (table 12), the low growth scenario would not result in any deficiency in supply within the period under investigation (2014)



معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية
للمنطقة الشمالية والغربية
(عن شهر يناير2008)

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التظلمات	التحكيم
		العمل الجمركي	جهات العرض	صاحب الشأن	إجمالي	مادة أولى	أخرى		
المركز المطور بالإسكندرية	2451	4.2 ساعة	23 ساعة	45 ساعة	72.2 ساعة	2085	366	27	-
المركز المطور بالدخيلة	6351	1.30 ساعة	34.7 ساعة	54 ساعة	90 ساعة	5398	953	7	8
المناطق اللوجستية بالأسكندرية	3471	0.17 يوم	6.10 يوم	2.04 يوم	3.31 يوم	3471	-	12	-
الإدارات المركزية التابعة	3826	1.32 يوم	1.18 يوم	1:71 يوم	4.21 يوم	2247	1579	5	-



Egyptian Ports *Part 2*

Container Handling, The Future Ahead

DR. ISMAIL MOBAREK

Table (9)
Egyptian Ports Capacity Existing Conditions 2007

	Total Capacity
Sokhna	450,000
Port Said (W)	1,200,000
Port Said (E)	1,800,000
Damietta	2,250,000
Alexandria	750,000
Dekheila	750,000

* we assume that the Quay crane capacity is 100,000 Box & Mobile crane 50,000 Box

	no. of Quay cranes	no. of Mobile Crane
Sokhna	2	2
Port Said (W)	7	2
Port Said (E)	12	-
Damietta	12	6
Alexandria	5	-
Dekheila	5	-

Table (10)
Egyptian Ports Capacity Increasing Facilities

	Total Capacity
Sokhna	1,200,000
Port Said (W)	1,350,000
Port Said (E)	1,800,000
Damietta	2,700,000
Alexandria	750,000
Dekheila	750,000

* we assume that the Quay crane capacity is 100,000 Box

	no. of Quay cranes
Sokhna	7
Port Said (W)	9
Port Said (E)	12
Damietta	18
Alexandria	5
Dekheila	5

Container demand for port services is supply the requiring number port service, while container supply of service is the maximum number of containers that can be efficiently handled at the port.

On the other hand, one can define container demand as the maximum number of container required to service the economy of a port hinterland, while supply is the maximum number of containers that can be serviced. Between the above two contradictory definitions this study will follow the first one , i.e. the port container demand is the capacity, while the port container supply is the throughput.

Port Capacity and Throughput:

Port capacity can be defined as the maximum number of containers that can be handled in the port efficiently (with no waiting time). Under given conditions the Egyptian Ports Capacity to handle containers is given in table (9). This was calculated based on the number of cranes, fixing all other variables, assuming a capacity of handling 100,000 boxes for the ship-to-shore gantry and 50,000 for the 100 ton mobile crane.

If the number of ship-to-shore as well as the supporting equipment is increased, i.e. increasing the facilities, the ports capacity would be as shown in table (10)

Port throughput, however, is defined as the actual number of container handled. Port throughput, therefore, should be less than the port capacity to a degree proportionate with the inherent inefficiencies. If the port throughput exceeds

capacity this would directly mean increased ship waiting time and possible payment of demurrage.

Container Supply and Demand:

Introducing this new economic terminology into the container market needs to be defined. Container demand will be defined here as the number of containers requiring service from the port, which essentially translates into the port container throughput. While port container supply would be defined as the number of containers required to reach the port capacity efficiently. In simple words, therefore, the container demand is the throughput, while the supply is the terminal capacity.

Applying the results of the previous paragraph indicate that port container demand should always be less than port container supply otherwise congestion will occur and penalties will be paid.

Container Throughput (Demand) Forecast:

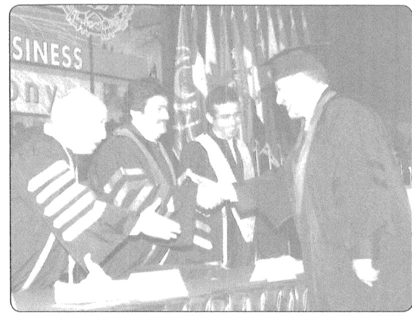
The historical data from 1995-2006 were analyzed for each port , as well as for all the ports. The annual growth rate was determined each year, from which the low, average and high growth rates where determined. These three rates were used to forecast the low, average and the high growth scenarios from 2007 to 2014. The same process were carried out for individual ports, eliminating extreme values, and the sum of the annual forecasts where compared to the total Egyptian forecast. (Figure 11)

Table (11)
Container Throughput at Egyptian Ports 1995-2014 (Domestic + Transshipment) (TEU)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Total Alex, Dekhiela & HPH	304,122	326,894	397,327	515,963	628,724	601,987	570,106	576,972	540,684	653,197	677,580	732,389								
Low Growth rate 5%													1,019,008	1,163,459	1,221,632	1,282,713	1,346,849	1,414,192	1,484,901	1,559,146
Avg. 9%													1,048,304	1,226,151	1,336,505	1,456,790	1,587,902	1,730,813	1,886,586	2,056,379
High 24%													1,158,162	1,492,121	1,837,630	2,278,910	2,825,848	3,504,052	4,345,024	5,387,830
Total Port Said (East & West)	324,467	336,034	415,394	269,915	410,728	527,906	569,426	561,894	658,639	869,520	1,521,855	2,625,354								
PSD East + Low Growth rate 6% of PSD West													3,435,836	4,250,146	5,018,315	5,790,574	6,138,008	6,506,289	6,896,666	7,310,466
PSD East + Avg. 13% of PSD West													3,506,618	4,405,158	5,273,008	6,162,679	6,963,828	7,869,125	8,892,112	10,048,086
PSD East + High 25% of PSD West													3,627,958	4,693,947	5,788,934	6,982,667	8,728,334	10,910,417	13,638,021	17,047,527
Damietta + KGL	596,562	585,495	606,973	309,008	432,329	583,060	599,688	699,758	888,063	1,144,981	1,129,595	848,022								
Low Growth rate 6%													712,338	648,228	609,334	809,334	821,334	834,054	847,538	861,830
Avg.10%													771,700	725,398	725,398	925,398	945,398	945,398	945,398	945,398
High 24%													797,141	797,141	797,141	997,141	1,045,141	1,045,141	1,045,141	1,045,141
Total Red Sea	9,352	17,144	12,521	36,909	48,742	69,612	63,378	67,771	190,306	238,236	264,065	325,050								
Low Growth rate 6%													430,754	456,599	483,995	513,035	543,817	576,446	611,033	647,695
Avg. 11%													476,008	528,368	586,489	651,003	722,613	802,100	890,331	988,268
High 23%													521,726	641,722	789,319	970,862	1,194,160	1,468,817	1,806,645	2,222,173
Total Egypt	1,234,523	1,265,567	1,432,215	1,131,795	1,520,523	1,782,565	1,802,608	1,906,395	2,277,692	2,905,934	3,593,095	4,530,815								
Low Growth rate 6%													5,597,937	6,518,432	7,333,276	8,395,657	8,850,009	9,330,981	9,840,138	10,379,137
Avg. Growth Rate 11%													5,802,629	6,885,076	7,921,400	9,195,871	10,219,740	11,347,437	12,614,427	14,038,131
High Growth Rate 24%													6,104,986	7,614,931	9,213,223	11,229,579	13,793,483	16,928,426	20,834,831	25,702,670

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى تحتفل بتخريج دفعة من برامج الدراسات العليا فى الإدارة من أكثر من إحدى عشر دولة من بينها المملكة العربية السعودية

شارك سعادة الاستاذ عبدالغني بن عبدالخالق شويله القنصل العام للمملكة العربية السعودية بالإسكندرية فى مراسم الإحتفالات التى أقامتها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى تحت رعاية الأمين العام لجامعة الدول العربية فى القاعة الكبرى بمكتبة الإسكندرية بمناسبة تخرج دفعات جديدة من طلبة البكالوريوس، فى كليات الهندسة والتكنولوچيا والحاسبات وتكنولوچيا المعلومات والنقل البحرى والتكنولوچيا والإدارة والتكنولوچيا.



الدكتور جمال مختار وسعادة قنصل المملكة العربية السعودية يهنئان أحد الخريجين

أقيمت الإحتفالات بحضور كل من اللواء/ عزت شعبان نائب محافظ الاسكندرية والدكتور/ جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا وعمداء الكليات بالإضافة إلى قنصل عام فلسطين وقنصل عام جمهورية لبنان وقنصل عام جمهورية فرنسا وقنصل عام ليبيا ومدير مكتب الإتصال التابع للملحقية الثقافية السعوديه والمستشار الثقافى الكويتى وجمع غفير من الطلبه وأولياء الأمور.

كما حضر سعادته الحفل الذى أقامته الأكاديمية لتخريج دفعة من برامج الدراسات العليا فى الإدارة والذى تضمن خريجى اكثر من إحدى عشر دولة من بينها المملكة، وقد تضمن الحفل طابور الخريجين وكلمة الخريجين وكلمة رئيس الاكاديمة وعميد الكلية ومن ثم إعلان النتائج وتوزيع الشهادات وجوائز التفوق.

وقد هنأ سعادة القنصل الطلبة الخريجين وأولياء أمورهم وخص بالتهنئة أبناءه من الطلبة السعوديين الدارسين فى الأكاديمية معبراً عن إعتزازه وإفتخاره بهم متمنياً مزيداً من التقدم والنجاح، كما هنأ خريجى برامج الدراسات العليا فى الإدارة الذين عبر لهم عن سعادته الكبيرة بحصولهم على أعلى الدرجات متنيا لهم دوام التوفيق.

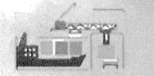
وعلى صعيد آخر شرف سعادة القنصل حفل الغداء الذى أقامته الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا على متن سفينة التدريب " عايده "حيث كان فى إستقباله سعادة الدكتور/ محمد فرغلى مدير عام الاكاديمية بالاضافة الى قائد السفينة وعدد من اعضاء هيئة التدريس والطلبة المتدربين على متن السفينة.

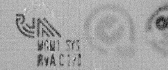
وقد إستعرض سعادته فى البداية طابور الشرف ومن ثم الصعود برفقة مضيفيه للسفينة حيث تم عرض نبذه عن تاريخ السفينه ومهامها وعدد الطلبة المتدربين عليها ، كما تخلل ذلك لقاؤه مع أبناءه الطلبه السعوديين المتواجدين ضمن طاقم التدريب حيث تم إلتقاط الصور التذكاريه معهم ، كما إنتهز هذه الفرصة لتقديم النصح لهم وحثهم على بذل مزيداً من الجهد لتحقيق النجاح المرجو والعودة الى أرض الوطن للمساهمة فى مسيرة النهضة والبناء فى ظل القيادة الحكيمة لخادم الحرمين الشريفين وسمو ولى عهده الأمين حفظهما الله متمنياً لهم التوفيق والسداد.

وقد قدم مدير الأكاديمية درعاً تذكارياً بهذه المناسبة معبراً عن شكره وتقديره لسعادة القنصل العام أصالة عن نفسه ونيابة عن جميع منسوبى الأكاديمية وطاقم السفينة " عايده " على تشريفه هذا الحفل ، متنمياً أن يدوم هذا التواصل البناء الذى يفعل جدياً التعاون المطلوب لتحقيق الأهداف المنشودة لتطوير أعمال الأكاديمية والتى تصب فى النهاية لمصلحة الدارسين بها



الطلبة الخريجون مع سعادة الأستاذ/ عبد الغنى بن عبد الخالق شويله القنصل العام للمملكة العربية السعودية بالإسكندرية





وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى و البرى

شركة الاسكندرية لتداول الحاويات و البضائع

- هى أولى الشركات المصرية فى مجال تداول الحاويات و البضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ و تخزين الحاويات كما تقدم انشطة تستيف البضائع و تخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضا - العامرية) لتخزين الحاويات و البضائع

ميناء الاسكندرية

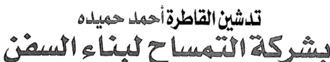
ADRESS : QUAY 49/54 PORT OF ALEXANDRIA
P.O BOX EL-GOMROK-ALEXANDRIA -EGYPT
TEL: 03 4800633- 4800634 4875085
FAX : 03 4862124 TELEX: 54566ACH UN
WWW.alexcont.com
Email: alexcont@alexcont.com



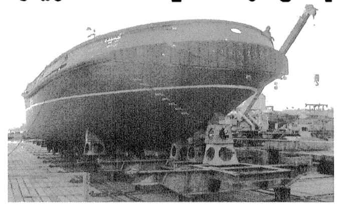
IMCA

OHSAS

إستمراراً لمسيرة النجاح







تحت رعاية ودعم السيد الفريق / **أحمد على فاضل** رئيس هيئة قناة السويس قامت شركة التمساح لبناء السفن إحدى شركات هيئة قناة السويس يوم 2008/2/12 بتدشين (القاطرة أحمد حميده) قدرة 5000 حصان ذات رفاصات رأسية والتى تم بناؤها بورش الشركة بالإسماعيلية لحساب هيئة ميناء بورسعيد.

وصرح السيد المهندس/ **محمد عزت الدواودى درغام** رئيس مجلس إدارة شركة التمساح لبناء السفن بأنه نظراً لالتزام الشركة ونجاحها فى تنفيذ تعاقدها بتسليم عدد /2 قاطرة 5000 حصان لهيئة ميناء دمياط وتدشين القاطرة أحمد حميدة لهيئة ميناء بورسعيد مما دفع قيادات النقل البحرى فى الشروع للتعاقد مع الشركة على بناء قاطرات جديدة وفى إنتظار موافقة **معالى وزير النقل** لتشغيل وتشجيع الصناعات المحلية .

- جارى إسناد أعمال تكريك وصيانة ميناء شرق التفريعة ببورسعيد.
- جارى التعاقد مع شركة خدمات البترول البحرية لتأجير الورشة العائمة تم بارج حمولة 8000 طن والسفينة تم هوب قدرة 4000 حصان للعمل فى تطوير حقول البترول بخليج السويس لمدة عام.
- جارى التعاقد مع شركة بترول خليج السويس لتأجير سفينة متعددة الأغراض (تم شاين) قدرة 3000 حصان للعمل فى تطوير حقول البترول لمدة عام.
- تم تكوين الشركة المصرية للمساعدات الملاحية وتأمين الملاحة البحرية والمشاركة فيها شركة التمساح لبناء السفن وبدء نشاطها فى الحصول على تعاقدات بالسوق المحلى والعربى .
- جارى تعاقد شركة أدكو لخدمات التكريك والمشارك فيها شركة التمساح لبناء السفن مع الشركة المصرية لإسالة الغاز لمد عقد صيانة وتكريك ميناء تصدير الغاز بإدكو لمدة عشر سنوات.
- نجحت الشركة فى الحصول على عضوية IMCA الإتحاد العالمى للمقاولين البحريين.

(DIVING AND MARINE DIVISOIN) أعمال الغطس والبحرية بجانب الشهادات التى حصلت عليها الشركة سابقاً ISPS-ISM-ISO9001-OHSAS 18001-1999.



السيد الفريق/ أحمد على فاضل



اللواء/ هشام السرساوى



اللواء/ إبراهيم صديق



المهندس/ محمد عزت درغام

وشرف حفل التدشين بالحضور السيد اللواء/ هشام السرساوى رئيس قطاع النقل البحرى والسيد اللواء/ إبراهيم صديق رئيس هيئة ميناء بورسعيد والسيد اللواء/ نبيل صلاح الدين مستشار رئيس هيئة ميناء بورسعيد وقيادات هيئة قناة السويس والعاملون بالشركة.

الإسماعيلية "1" شارع الورشة ص.ب 126 ت: 0643919599 / 0643396540 فاكس : 0643919353

القاهرة: 17 مساكن شيراتون / إسكان مصر للتعمير - المنطقة الثامنة مصر الجديدة ت: 022665990/022665993/025665997 فاكس : 022665988

الإسكندرية: 112 شارع عبد السلام عارف - مظلوم بجوار كلية الفنون الجميلة ت: 03585948/035837792/022665997 فاكس : 035828292

أبو قير: ساحل البحر الميت - الإسكندرية ت: 035624032/035621269/035620579 فاكس : 035624058

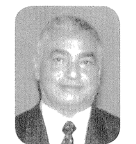
بريد الإلكترونى : info@timsahshipbuildingoffsore.com-timsah shipbuilding@mail.com – timsah shipbuilding@hotmail.com

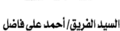
شركة التمساح لبناء السفن

إحدى شركات هيئة قناة السويس

بناء وإصلاح سفن - مقاولون مشروعات بحرية وبرية وخدمات بحرية بترولية

WWW.timsahshipbuildingoffshore.com







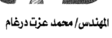






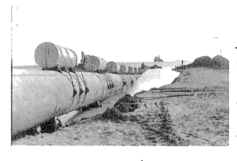






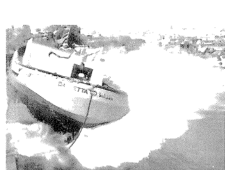


نبذه عن الشركة رمز للقطاع العام:-



- أنشأت الشركة عام 1961 ميلادية وعدد العاملين بها حالياً 1308 عامل وفنى.
- تمتلك الشركة عدد /2 ترسانة بالإسماعيلية وأبو قير بالإسكندرية وتتميز ترسانة الإسماعيلية بالقزق الميكانيكى حمولة وزن 1500 طن وتقوم بإجراء العمرات والإصلاحات وصيانة معدات وآلات السفن للوحدة العائمة بجميع أنواعها.
- شركة التمساح من الشركات المتخصصة والرائده فى مجال بناء وإصلاح السفن والمشروعات البحرية والبريه وتشغيل وصيانة جميع أنواع السفن والخدمات البحرية.
- حصلت الشركة على العديد من الشهادات لمواكبة التحديث والتطوير فحصلت على عضوية الـ IMCA (الإتحاد العالمى للمقاولين البحريين) (DIVING AND MARINE DIVISOIN) أعمال الغطس والبحرية بجانب الشهادات التى حصلت عليها الشركة سابقاً ISPS-ISM-ISO9001-OHSAS 18001-1999 .

نشاط الشركة:

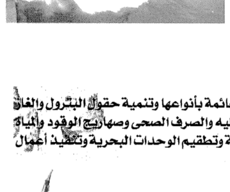


1 - بناء وإصلاح السفن والإنشاءات البحرية والحديدية:

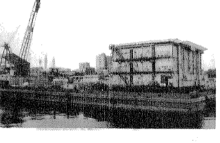
- الوحدات البحرية (القاطرات البحرية واللنشات الساحلية ولنشات الإرشاد ولنشات الرباط والكراكات والأوناش العائمة).
- الإنشاءات البحرية والإرشادات الملاحية (المنصات البحرية للبترول وشمندورات الرباط وشحن البترول وشمندورات الإضاءة والإرشاد والفنارات).
- الأعمال الحديدية (تصميم وتصنيع وتركيب وصيانة الخزانات للوقود والمياه وخطوط المواسير البرية والبحرية وصوامع الغلال وروافع السفن والجمالونات.
- إصلاح وصيانة السفن (برفع الوحدات العائمة حتى وزن 1500 طن لإجراء العمرات والإصلاحات والصيانة).

2 - العمليات البحرية والبرية:

تصميم وإنشاء وتركيب وصيانة وتشغيل وإصلاح (المنصات البحرية البترولية والمراسى العائمة بأنواعها وتنمية حقول البترول والغاز والأرصفة البحرية وشمندورات الإضاءة والإرشاد والفنارات ومحطات معالجة المياه والتحليه والصرف الصحى وصهاريج الوقود والمياه وخطوط المواسير والصوامع المعدنيه للغلال وإنشاء الخطوط البحرية حتى قطر 52 بوصة وتطقيم الوحدات البحرية وتنفيذ أعمال الغوص والصيانة والفحص والتركيبات لجميع المنشآت البحرية تحت المياه وبواسطة أطقم الغوص المدربة والحاصلة على الشهادات الدولية وإنشاء المراسى البحرية لتصدير وإستيراد الأمونيا والأثيلين وزيت النخيل والبروبلين.



3 - خدمات البترول والغاز البحرية:



تمتلك الشركة عدد (19) وحدة بحرية (ورش عائمة - سفن خدمة وسفن صيانة بحرية وسفن متعددة الأغراض وقاطرات وكراكات ولنشات رباط ولنشات خدمة ولنشات إرشاد وبنتونات وسفن غطس) وتقوم بإدارتها وتشغيلها وصيانتها وحاصلة على شهادة ISM وتعمل مع شركات البترول والغاز بمناطق البحر الأحمر وخليج السويس والبحر الأبيض.



أخبار من فوق السحاب

شرائح سعرية مختلفة للتذاكر

يتم إعتباراً من أول يوليو القادم تطبيق تقسيم أسعار تذاكر الدرجة الأولى ودرجة رجال الأعمال بمصر للطيران إلى شرائح سعرية مختلفة بدلاً من سعر واحد لكل درجة منهما، حيث ستصبح أسعار شرائح الدرجة الأولى ثلاثة أسعار بدلاً من سعر واحد، ودرجة رجال الأعمال أربعة أسعار بدلاً من سعر واحد، وذلك بهدف توحيد درجات الحجز ومسمياتها مع شركات الطيران العالمية ودون زيادة فى أسعار هذه التذاكر.

أرتفاع مستوى الأمان

أكد المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران أن أرتفاع الأمان بمصر للطيران أدى إلى تخفيض قيمة وثائق التأمين من 51 مليون دولار عام 2002 إلى 14 مليون دولار عام 2007، وذلك لأرتفاع سجل الأمان لمصر للطيران لدى شركات التأمين العالمية.

زيادة حوافز العاملين بمصر للطيران

أكد المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران أنه تقرر إعتباراً من يوليو المقبل زيادة حوافز العاملين بنسبة 10% بالإضافة إلى 7% علاوة على الراتب الأساسى، وأشار إلى أن بند المرتبات والحوافز الذى كان 700 مليون جنيه عام 2005 تمت زيادته هذا العام إلى 1.2 مليار جنيه، وذلك بعد تحسين الأداء وتعظيم العائد والإيرادات فى كل الشركات التابعة لمصر للطيران.

الورشة الجديدة لتعمير المحركات

أفتتح الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى ورشة تعمير المحركات الجديدة بمصر للطيران ومجمع الصناعات التكميلية، وقد تم إعتماد هذه الورشة ومنحها شهادة الإيازا الرابعة من جهات التفتيش الأوروبى مما سيؤدى إلى خلق سوقاً جديدة واعدة لتعمير محركات الطائرات خاصة وأن هناك أكثر من 50 شركة عالمية تقوم بصيانة طائراتها فى ورش وهناجر مصر للطيران، كما أنه يتم توفير ما يعادل 275 مليون جنيه سنوياً لصيانة طائرات شركة مصر للطيران بجانب تحقيق أرباح تصل إلى 100 مليون جنيه كل عام.

زيادة رحلات المصرية إلى الجزائر

قررت شركة مصر للطيران زيادة عدد رحلاتها الجوية إلى الجزائر إلى 5 رحلات أسبوعيا بدلاً من 3 حاليا ، وذلك تنفيذاً للأتفاق الذى تم التوصل إليه خلال إجتماعات اللجنة العليا المصرية الجزائرية، وتنفيذاً لذلك سيتم بدء رحلة رابعة أسبوعياً فى الفترة المقبلة يتبعها تشغيل رحلة خامسة من إبريل العام القادم.

إستخدام الوقود البيولوجى للطائرات

حدد الإتحاد الدولى للنقل الجوى "إياتا" عام 2017 موعداً نهائياً لإستخدام الوقود البيولوجى أو الحيوى كبديل عن وقود الطائرات الحالى، وقد أعتمدت "الأياتا" إستراتيجية جديدة تركز على تقليص كميات الوقود المستخدمة وتحسين نوعيته بنسبة 70%، وخفض مدة الرحلات بما يقلل من معدلات الإستهلاك ، وهو ما يمكن الوصول به إلى صناعة طيران بدون تلوث فى السنوات القادمة.

قمر صناعى لخدمة الملاحة والإتصالات الدولية

تقرر إطلاق القمر الصناعى "نايل سات" الخاص بخدمة الملاحة والإتصالات الدولية عام 2011 بتكلفة 500 مليون دولار يمولها مجموعة من المستثمرين، وقد أكد اللواء أحمد سعيد رئيس شركة الملاحة الجوية بمطار القاهرة أن هذه الخدمة ستؤدى إلى الدقة فى البيانات بجانب توفير الأمان وتكثيف الحركة الجوية من وإلى مصر وستقوم شركة (نايل سات) المصرية المتخصصة فى مجال الملاحة الجوية وتكنولوجيا المعلومات بإجراء الدراسات ووضع المواصفات الأساسية اللازمة لاطلاق هذا القمر.

تنفيذ منظومة أقمار صناعية

تم أفتتاح ورشة عمل المنظومة العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية بحضور كلاوس ديرمن سفير المفوضية الأوروبية، وقد أكد أحمد شفيق وزير الطيران المدنى أنه تم الإنتهاء من جزء كبير من الدراسات التى يقوم بها الوزارة بالتعاون مع وزارة النقل الفرنسية لتنفيذ منظومة أقمار إقليمية لخدمة الملاحة والاتصالات وقطاعات النقل.

إجتماع اللجنة التجارية (الاكو)

إجتمعت اللجنة التجارية بالإتحاد العربى للنقل الجوى (الاكو) بالعاصمة السورية دمشق حيث تمت مناقشة تأثير الرسوم والضرائب على صناعة الطيران العربى وكذلك التجارة الإلكترونية، وتطبيق التذكرة الإلكترونية، كما تم بحث العلاقات العربية/ الأوروبية فى ضوء الإتفاقات متعددة الأطراف ، ومدى تأثير هذه الإتفاقات على شركات الطيران العربية.

أخبار ومحطات

مشروع لإنتاج مادة البولى استيرين

أعلن المهندس سامح فهمى وزير البترول - أنه فى أطار الخطة القومية للبتروكيماويات يجرى الإعداد لإنشاء أول مشروع فى مصر بميناء الدخيلة لإنتاج مادة البولى استيرين التى تدخل فى صناعات عديدة، وسيتم تنفيذ هذا المشروع بالمشاركة مع وزارة المالية وبنك الإستثمار القومى حيث تبلغ إستثماراته 350 مليون دولار بطاقة إنتاجية 200 ألف طن سنوياً منها 50 ألف طن للسوق المحلية التى كان يتم إستيرادها من الخارج وتبلغ قيمتها 100 مليون دولار ، علاوة على تصدير منتجات بقيمة 200 مليون دولار سنوياً، ويوفر هذا المشروع 6500 فرصة عمل.

إفتتاح الميناء البرى الدولى

صرح طارق جلال رئيس مجلس إدارة الميناء البرى الدولى بأنه جارى الأستعداد لإفتتاح الميناء بمدينة بدر فى يوليو القادم ضمن برنامج إحتفالات محافظة القاهرة بعيدها القومى، وذلك بعد قرار عبد العظيم الوزير محافظ القاهرة بإلزام المبردات والشاحنات بدخول الميناء للحفاظ على البيئة والطرق وسيولة المرور.

ليبيا بدون حكومة

أعلن الزعيم الليبى معمر القذافى خلال الأحتفال بالعيد الـ31 لإعلان سلطة الشعب فى ليبيا أن الجماهيرية الليبية من الآن فصاعداً ستكون بدون حكومة حيث تم إلغاء كل الوزارات ماعدا السيادية منها مثل الخارجية والداخلية والدفاع والمرافق العامة، وسيتم توزيع ثروة النفط على الشعب الليبى بواقع خمسة آلاف دينار لكل أسرة أو ألف دينار لكل شخص.

مناقشة مبادرة نيقولا ساركوزى

وجهت فرنسا الدعوة لرؤساء دول وحكومات حوض البحر المتوسط لعقد قمة فى باريس يوم 13 يوليو القادم، أعلن ذلك فيليب كوست سفير فرنسا بالقاهرة وأشار إلى أنه سيتم فى هذه القمة مناقشة المبادرة التى أطلقها الرئيس الفرنسى نيقولا ساركوزى عند توليه الرئاسة والمتعلقة بإنشاء إتحاد من أجل دول المتوسط، والتى تسعى لتفعيل التعاون والروابط بين دول المتوسط والدول المعنية بقضايا حوض البحر المتوسط.

زيادة العلاقات التجارية مع أوروبا

أعلن كلاوس إيبرمان سفير وفد المفوضية الأوروبية بالقاهرة - بمناسبة مرور عام على توقيع مصر والإتحاد الأوروبى فى السابع من مارس 2007 إتفاقية سياسة الجوار بينهما - نجاح هذه الإتفاقية حيث شهدت العلاقات التجارية زيادة نسبة 73% فى السنوات الأربع الماضية، وسجلت قيمة التبادل 17.2 مليار يورو خلال عام 2007 بعدما كانت 16.798 مليار يورو عام 2006، وتشكل إستثمارات الإتحاد الأوروبى 34% من إجمالى الإستثمار الأجنبى المباشر الموجود بمصر.

معاناة أوروبا من نقص مياه الشرب

كشف تقرير للأمم المتحدة النقاب عن أن أكثر من 100 مليون شخص فى أوروبا يفتقرون إلى المياه الصالحة للشرب مما يؤدى إلى وفاة 40 طفلا يومياً بسبب الأمراض الناجمة عن تلوث المياه، وأفاد التقرير أن 170 ألف حالة مرضية ظهرت فى أوروبا عام 2006 كانت لها علاقة بالمياه من بينها 120 ألف حالة أصيبت بالتهاب الكبد الوبائى.

مشروعات إستثمارية جديدة

عقد مجلس إدارة المنطقة الحرة العامة بالسويس برئاسة محمد سيف الدين جلال محافظ السويس وحضور المهندس شوقى أبو سمرة نائب رئيس مجلس الإدارة ورئيس الإدارة المركزية حيث تمت الموافقة على إقامة 10 مشروعات إستثمارية جديدة تبلغ مساحتها 46 ألف متر مربع وتصل تكلفتها الإستثمارية إلى 78.4 مليون دولار وتوفر 3683 فرصة عمل.



بقلم
عبد السلام السيد أحمد

طلب إحاطة .. وجواب مقنع

تقدم النائب هشام مصطفى خليل فى جلسة مجلس الشعب بطلب إحاطة حول بيع أسهم شركة ميناء العين السخنة لشركة موانئ دبى بأكثر من 670 مليون دولار وعدم تسديد الشركة أى مبلغ للحكومة نظير عقد الإمتياز الذى تم بينها وبين شركة دبى، وقد أعطى الدكتور أحمد فتحى سرور الكلمة لهذا النائب ليقوم بعرض طلبه الذى أشار فيه إلى أن شركة تنمية ميناء العين السخنة التى حصلت من الدولة على حق إمتياز إدارة ميناء العين السخنة قامت ببيع 90% من أسهم الشركة إلى شركة موانى دبى العالمية بالمبلغ المذكور، وأكد النائب على أن شركة ميناء العين السخنة لم تدفع للدولة مقابل حق هذا الإمتياز الذى حصلت عليه منذ عام 1999 ، وأن كل ما نفذته الشركة بالميناء هو إنشاء وحدة للتفتيش وصلت تكلفتها إلى 8.5 مليون دولار سددها بنك التصدير والإستيراد فى الوقت الذى أستثمرت فيه الدولة حوالى 850 مليون جنيه على البنية الأساسية للميناء، وبذا لم تحصل الدولة على ما أنفقته من إستثمارات فى هذا الميناء وتساءل النائب عما إذا ما كان سيعود على خزانة الدولة أية ضرائب أو رسوم من عملية البيع ..

ولعرض حقيقة ما جرى فى هذه الصفقة تولى المهندس محمد منصور وزير النقل ذلك حيث أكد فى البداية لمجلس الشعب أن قطاع النقل البحرى المصرى الذى يضم 12 ميناء حقق الكثير من الإنجازات حيث وصل عدد الحاويات التى تم تبادلها عام 2007 حوالى 5.1 مليون حاوية مقابل 3.6 مليون حاوية عام 2005 ، كما أن ميناء دمياط شهد تطويراً ممتازاً بإستثمارات تعدت 11 مليار جنيه حيث تم إنشاء محطة تبادل حاويات ومصنع لإنتاج الميثانول وآخر لإنتاج البولى استر وثلاثة أرصفة بالإضافة إلى رصيف متعدد الأغراض، وبالنسبة لميناء شرق بورسعيد فقد تقدمت 93 شركة عالمية للإستثمار فيه وإنشاء محطات حاويات والصب السائل وتموين السفن وإنشاء ترسانات إصلاح وتصنيع السفن والحاويات بجانب إقامة صوامع للتخزين مما سيعود بالنفع على المنطقة كلها.

أما بالنسبة لمشروع السخنة فلابد من الإعتراف بتحقيقه عائداً يفوق بكثير ما تم أنفاقه على هذا الميناء حيث انه جذب إستثمارات تزيد على 4 مليارات جنيه علاوة على تنمية ظهير الميناء الصحراوى، وللعلم فأن النظم المتبعة عالمياً – نظراً لضخامة الإستثمار فى مشروعات الموانى – تمنح عقود حق الانتفاع لمدد تتراوح بين 25 إلى 50 عاماً حسب حجم الإستثمار، وهذا ما تم تطبيقه فى مصر، ولذا فقد تم الأتفاق على أن يلتزم المستثمر بإنشاء ثلاثة أرصفة بتكلفة تصل إلى 7 مليارات جنيه خلال السنوات الثلاث القادمة، كما تم دخول شركة موانى دبى فى مشروع السخنة نظراً لخبرتها حيث ستتولى ضخ مزيد من الإستثمارات مما يعنى إضافة حقيقية للأقتصاد المصرى، كما أنها ستوفر 2700 فرصة


وزير النقل يواجه النائب بالحقائق

عمل، هذا بجانب أن هذه الشركة ستعمل على أحتفاظ ميناء السخنة بكل مزاياه التنافسية، كما تلتزم الشركة بتطوير الميناء ليرتبط مع شبكة الموانى التى تديرها وعددها 43 ميناء دولياً فى 37 دولة موزعة من شرق أسيا إلى أمريكا.

هذا وقد سبق لوزير النقل أن صرح بأن خطة الوزارة الخاصة بتطوير الموانى فى مصر تقوم على أفساح المجال أمام الشركات التى لديها القدرة على التسويق للأرصفة البحرية والخدمات المتعلقة بها وجذب شركات الملاحة العالمية، ولا ينكر أحد ما تملكه مصر من موقعاً إستراتيجياً وعمالة مدربة وأستقراراً سياسياً وأمنياً يدعم مشاركتها فى الحركة التجارية العالمية وشركات تشغيل الموانى، وكذا الإستثمارات الأجنبية بأفضل الشروط مما يقلل تكلفة الصادرات والواردات من وإلى الموانى المصرية.

إن السنوات الماضية شهدت على دخول أكبر لاعبين فى صناعة الملاحة البحرية فى العالم إلى موانى الإسكندرية وشرق بورسعيد ودمياط والسخنة.



التوقيع الإلكترونى فى المعاملات المالية

يتوقع خلال العام الجارى العمل بالتوقيع الإلكترونى فى المعاملات المالية بين الشركات والقطاعات التجارية ، وقد أكد الدكتور حازم عبد العظيم الرئيس التنفيذى لهيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات أنه تم إتخاذ عدداً من الخطوات المهمة التى من أولوياتها بناء القدرات البشرية وتنمية المهارات التى تتعامل مع هذا النوع من التطبيقات الجديدة على مصر، كما أن الهيئة منحت 4 شركات من القطاع الخاص ترخيصاً مبدئياً بهذا الشأن لحين حصول هذه الشركات على شهادة الأيزو 27001 ومنحها الترخيص النهائى.

الإتحاد الأوروَمتوسطى الجديد

عقدت فى برشلونة الجمعية العمومية التأسيسية للإتحاد الأوروَمتوسطى الجديد للأعمال والبيئة، وبحضور وزير البيئة الأسبانى وممثلى المنظمات المؤسسة للإتحاد ببرشلونة ، وقد تم إنتخاب مصر نائباً للرئيس والجزائر نائباً ثانياً ولبنان للأمانة العامة وفرنسا لأمانة الصندوق، وأكد الدكتور علاء عز أمين عام إتحاد الغرف المصرية والأوروبية – الذى تم إنتخابه نائباً أول لرئيس الإتحاد الجديد – أن فكرة إنشاء الإتحاد تهدف إلى توحيد جهود منظمات الأعمال والشركات العاملة فى مجالات البيئة بالدول الأوروَمتوسطية السبع والثلاثين للحفاظ على البحر الأبيض من التلوث ونقل الخبرات والتكنولوجية وجذب الإستثمارات وتوفير المعلومات.

تزايد عدد العاطلين بالدول العربية

جاء بالتقرير الأخير لمجلس الوحدة الإقتصادية التابع لجامعة الدول العربية أن أعداد العاطلين عن العمل فى الشركات العاملة فى الشرق الأوسط ستتخطى الـ 25 مليون عربى، وقد أشار الدكتور على شراب الخبير الدولى المتخصص فى مجال الإستشارات الإدارية والموارد البشرية إلى الحاجة الملحة لتأمين فرص عمل تتمكن من إستيعاب النسب المتزايدة للموارد البشرية لإستيعاب عدد العاطلين عن العمل فى الوطن العربى خاصة بعدما زادت نسبتها على 25% فى بعض الدول العربية، كما أنه من المتوقع أرتفاع عدد العاطلين عن العمل إلى أكثر من 80 مليون عاطل فى عام 2020 بنسب أرتفاع سنوية 3% بواقع 100 مليون فرصة عمل يحتاجها سوق العمل العربى.

التحذير من أرتفاع الأسعار

حذرت جوزيت شيران رئيسة برنامج الغذاء العالمى التابع للأمم المتحدة من أن أرتفاع أسعار المواد الغذائية لمعدلات قياسية فى الآونة الأخيرة سيتواصل حتى 2010 على الأقل ، وذلك بسبب الأرتفاع المؤهل فى أسعار البترول والطاقة وتأثيرات التغيرات المناخية، بالإضافة إلى تنامى الطلب على الغذاء من الدول ذات الكثافة السكانية مثل الصين والهند، وأكدت جوزيت على أن إستخدام المحاصيل الزراعية فى تصنيع الوقود الحيوى ساهم بشكل كبير فى زيادة أسعار الغذاء.

E-mail: lawayer_anbar@yahoo.com

الجزء الثالث

حماية المنافسة أم حماية الاحتكار

عبد الحميد مرسى عنبر المحامى بالنقض والدستورية العليا وعضو إتحاد المحامين العرب

تناولنا بالشرح أهداف الجهاز وأعضاءه وكذلك ما يشوب تكوين أعضاء مجلس الإدارة وحددنا ملامح عمل مجلس الإدارة وواجبات أعضاء الجهاز على أن أهم تلك المواد هى الإجراءات بمعنى الإجراءات الخاصة بمتابعة جهاز التنفيذ لتطبيق القانون ،

ولعل المشرع لأول مرة يفتح المجال للعمل المدنى بان يتقدم الشخص ببلاغ الى الجهاز بأية مخالفة تقع لأحكام القانون . وتشجيعا على ذلك قررت اللائحة بأنه لا يستحق الجهاز أية رسوم أو مقابل نظير تلقى البلاغ أو القيام بفحصه على أن يتضمن البلاغ اسم مقدم البلاغ وعنوان عمله وصفته ومصلحته فى تقديم البلاغ والمستندات المؤيدة لذلك اسم المبلغ ضده وعنوانه ونشاطه ، نوع المخالفة التى يستند إليها المبلغ والمستندات أن وجدت وبيان الضرر الواقع على المبلغ أن وجد ، وللجهاز سلطة تقديرية فى تقدير هذا البلاغ . يتولى الجهاز البحث و التحرى وجمع الاستدلالات فى حالات الاتفاقات والممارسات الضارة بالمنافسة ، ويتم قيد البلاغ فى سجل وتحت رقم محدد لمتابعة المبلغ له ، وتعرض التبليغات للمدير التنفيذى لتحقق من استيفاء البيانات ويتم أخطار رئيس الجهاز بها ويتم اتخاذ إجراءات التقصى والبحث فى التبليغات المحالة إليها من المدير التنفيذى خلال مدة تسعين يوما ويحرر محضر بذلك ، ويكون للعاملين بالجهاز صفة الضبطية القضائية ولهم الحق بعد الكشف عن هويتهم واطلاع صاحب الشأن عليها أن يقوموا :

1 – بالاطلاع لدى أية جهة حكومية أو غير حكومية على الدفاتر والسجلات والحصول على المعلومات والبيانات اللازمة لفحص الحالة المعروضة ، وأن يتم الدخول خلال ساعات العمل الرسمية إلى أماكن ومقار عمل الأشخاص الخاضعين للفحص بعد الحصول على أذن كتابى من المدير التنفيذى ، ويجوز لهم الاستعانة برجال السلطة العامة إذا تطلب الأمر ذلك ، وسؤال أى شخص فى شأن ارتكاب المخالفة القانونية.

2 – بعد إتمام إجراءات التقصى والبحث وجمع الاستدلالات يتم أعداد تقرير يقدم الى المدير التنفيذى ويقوم الأخير بعرضه على مجلس الإدارة مشفوعا برأيه فى أول جلسة تالية لتقديم التقرير إليه.

3 – ولمجلس الإدارة سلطة النظر فى التقرير الخاص بالحالة المعروضة ويصدر قرار مسبب بحفظ الموضوع.

4 – أو إجراء مزيد من التقصى والبحث وجمع الاستدلالات لذلك رأينا أن سلطات مجلس الإدارة واسعة وقد يتعذر اتخاذ القرار وان كانت المادة 22 من اللائحة قررت يكون اجتماع مجلس الإدارة صحيحا بحضور عشرة من أعضائه على الأقل وتصدر قراراته بأغلبية أعضائه ، ولا يجوز أن يشارك العضو فى المجلس فى المداولات أو التصويت فى حالة معروضة تكون له فيها مصلحة شخصية مباشرة أو غير مباشرة أو تكون بينه وبين أحد أطرافها صلة قرابة الى الدرجة الرابعة أو يكون ممثل أحد أطرافها فيها . – فى حالة ثبوت المخالفة لأحد أحكام المواد 6، 7 ، 8 يتم تكليف المخالف بتعديل أوضاعه أو إزالة المخالفة فورا أو خلال فترة أو خلال فترة زمنية يحددها المجلس ، يتولى المدير التنفيذى أخطار المخالف بهذا التكليف بموجب خطاب مسجل بعلم الوصول وللمجلس أن يصدر قرار مسببا بوقف الممارسات المخالفة المحظورة بعد انقضاء فترة زمنية دون تعديل أوضاع إزالة المخالفة . – يكون لمجلس الإدارة رفع تقرير خاص بالحالة المعروضة الى الوزير المختص أو من يفوضه لاتخاذ إجراءات طلب رفع الدعوى الجنائية ويتم تبلغ صاحب الشأن بذلك . وهو ما يؤكد صدق الرؤية بأنه كان يجب أن يكون مجلس الإدارة بهذا التشكيل المتسع الذى يقضى على قرار يجب أن يتم اتخاذه وان المحك الحقيقى فى النجاح هو التطبيق العملى لهذا القانون . على أن النقاط الهامة التى يجب ان نقف عندها هو مصدر ميزانية الجهاز لأنه هو الأساس فى نجاح الجهاز أو فشلة واستمرار أدائه وتميزه من فشلة والدخول فى صف أجهزة الدولة التقليدية الناعسة وجدنا ان المادة 14 من القانون تحدد الموازنة بأنها مستقلة تعد على نمط موازنة الهيئات العامة الخدمية ويرحل الفائض منه من سنه مالية إلى أخرى وتتكون من :

1 – ما يخص الجهاز فى الموازنة العامة للدولة .

2 – المنح والهبات وأية مواد أخرى يقبلها مجلس الإدارة بما لا يتعارض مع أهدافه.

3 – حصيلة الرسوم المنصوص عليها فى هذا القانون . ولعلنا نتوقف قليلا مع البند الثانى فى منح الهبات أو المنح من جهات بشرط قبول مجلس الإدارة وعدم تعارضه مع أهداف الجهاز وهو بذلك قد فتح الباب لكثير من المجاملات مع اتساع أعضاء بمجلس الإدارة ذات مصالح شخصية متعارضة مع أهداف الجهاز لذلك كان يجب ان يكون مع استقلالية الجهاز رسوم تحاول ان تستغنى عن مصادر دخل أخرى خاصة وأنه جهاز خدمى ويجب ان نعترف ان الشعارات لن تجدى نفعا أو تبنى جهازا قويا يستطيع ان يوجه مشاكل كبار التجار فلن يصمد طويلا مع قلة الدخل وإغراءات الهبات والمنح فلابد من نشاط يدر دخلا مجال البحث العلمى لمؤسسات حكومية وتعليمية برسم وهو ما يتناسب مع خبرات العاملين فى الجهاز او نشر مقابل رسوم كثيرا من الأفكار تؤدى الى دخل يؤهل الجهاز إلى والوقوف على قدميه ، وإستمرار نشاط التقصى وجمع الاستدلالات دون كشف الأسرار المتعاملين معه ومع أهم القضايا التى يتم التحقيق فيها فى العدد القادم بأذن الله .

مسؤولية الناقل البحري عن أعمال الجمارك



بقلم الدكتور/ خالد المعايطه دكتوراه فى القانون البحري مؤسسة الموانئ - العقبة

إن كان عقد النقل لا يعتبر الأساس الذى تنبثق منه الإلتزامات الجمركية التى يتحمل بها الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه إلا أن التزامات الناقل التى يقررها عقد النقل تتأثر بالإلتزامات الجمركية التى يقررها القانون على الأطراف ذات العلاقة، فالعملية الجمركية لا تقتصر على الإجراءات التى يتخذها المستورد أو من ينوب عنه كالمخلص الجمركى للإفراج عن البضاعة ومنها تقديم البيانات الجمركية وتسديد الرسوم المستحقة على البضاعة بل تشمل تلك العملية أيضاً الرقابة الجمركية على البضاعة الواردة وتتمثل هذه الرقابة فى أعمال الكشف عن الزيادة أو النقصان الذى يشوب تلك السلعة، والكشف عن ما هو ممنوع منها أو مضر بالصحة، والتى تقرر هيئة الجمارك بشأنها أما عدم السماح بتفريغها وإعادة تصديرها أو تفريغها لنقلها مباشرة خارج الميناء بقصد إتلافها أو إعدامها أو مصادرتها مما يفضى إلى عدم تمكين الناقل من القيام بتسليم البضاعة لمن لها الحق فيها هذا وقد يتولى الناقل عمليات التخليص والإفراج الجمركى.

وبذلك سوف نتعرض لأربع مسائل رئيسية بهذا الصدد من خلال أربعة فروع:

الفرع الأول: الترخيص الجمركي:

لا مجال للناقل أو وكيله أن يأمر بتفريغ البضاعة على الصنادل أو الرصيف أو سفينة أخرى، سواء كان الناقل هو الملتزم بذلك أو كان المرسل إليه، حيث لا مجال لإنجاز هذه العملية إلا بإذن من مصلحة الجمارك التى يعتبر من أدوارها الرقابية الرئيسية أن تكشف عن البضائع قبل إصدار الأذن بتفريغها فإذا ما ترائى لها أن هذه البضائع مخالفة لقواعد الصحة العامة فإنها قد ترفض منح ذلك الترخيص بتفريغها وقد تكون تلك البضاعة من الممنوعات مما يستدعى مصادرتها، وقد تكون البضاعة خطرة أستناداً لخواصها أو للتلف الذى أصابها مما يتطلب الأذن بتفريغها والإفراج عنها لا تسليمها بعد ذلك للمرسل إليه وإنما بفرض إعدامها، وفى كل هذه الأحوال فإن الناقل يكون فى موقف المُخل بالتزامه، بتسليم البضاعة لمن له الحق فيها مما يدعونا للبحث عن مدى تأثير مسئوليته بهذه الإجراءات الرقابية من قبل مصلحة الجمارك.

لقد دأب الفقه والقضاء على إعتبار أن إلتزام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه تسليماً فعلياً هو إلتزام بتحقيق نتيجة ولا يحول بديلاً عن ذلك سوى إيداع الناقل البضاعة فى مستودعات عامة أو خاصة بعد إستصدار إذن من القضاء الوقتى ويكون ذلك إذا ما تأخر المرسل إليه أو أمتنع عن إستلام البضاعة، وقد يكون الإمتناع مصدره الناقل، الذى خوله القانون حق حبس البضاعة والتنفيذ عليها لإستيفاء أجرة النقل والمستحقات عليها هذا ويشكل الإيداع وفقاً لما يتطلبه القانون شكلاً من أشكال التسليم وهو ما يعرفه جانباً هاماً من الفقه "بالتسليم الحكمى".

وحسب رأى الباحث أن ذلك يفتح المجال أمام الحالات سالفة الذكر والتى لم يتم فيها التسليم الفعلى للبضاعة أن يمكن إعتبارها أوجه للتسليم الحكمى لأنها منهية لإلتزامات الناقل بمقتضى عقد النقل والقانون وإن كان هناك مجال للمرسل إليه لمطالبة الناقل بالتسليم ، فإن هناك مجال لهذا الأخير إن يدفع مسؤوليته بإثبات أن ما أقدمت عليه مصلحة الجمارك من إجراءات تجاه البضاعة قد منعه من تنفيذ التزامه بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وهذا الأمر من السهل إثباته.

الفرع الثانى: النقص أو الزيادة فى البضاعة:

يفترض فى البضاعة أن تكون مطابقة لما ورد بالمنافيست، أو ما يعرف بقائمة الشحن حيث يعتبر النقص أو الزيادة أن هناك تسرباً لإجزاء من البضاعة إلى البلاد دون مراقبة جمركية أو دفع رسوم أو ضرائب مما جعل المشرع الجمركي يفرض غرامة على الربان إذا ما تأكدت جريمة التهريب الجمركي، وإن كان الفقه يرى أن الناقل الذى سوف يتحمل هكذا مسؤولية وغرامات وهذه المسؤولية مفترضة لأنها مناطة بقرينة التهريب الجمركي وللمدعى عليه أن يثبت عكسها بكل طرق الإثبات فى سبيل دفع تلك المسؤولية.

الفرع الثالث: التسليم لمصلحة الجمارك لا يعتبر تسليماً فعلياً:

رغم تحفظ الباحث على مسألة إعتبار أى تسليم للبضاعة لأى طرف غير المرسل إليه أو من ينوب عنه أو من له الحق فى إستلام البضاعة، على أنه تسليم من الأصل ، سواء كان تسليماً فى مراحله الأولى أو تسليماً فعلياً إلا أن ذلك لا يمنعنا من الوقوف على مسألة إعتبار أن التسليم لمصلحة الجمارك لا يشكل حركة منهية لإلتزامات الناقل البحرى حيث أن هكذا الهيئة سوف تحتفظ بالبضاعة حيناً من الزمن قد تصاب فيها الأخيرة بأضرار نتيجة تخزينها وربما تتفاقم فى تلك الأثناء أضراراً كانت كامنة فى البضاعة قبل ذلك التسليم هذا وبعد مرور ردح من الزمن على تلك البضاعة وهى بمصلحة الجمارك قد يتقدم المرسل إليه لإستلامها فيقوم بمعاينتها ليكتشف بها أضراراً فما من سبيل أمامه سوى أن يقوم بإصدار إخطاراته فى أوقات قانونية مما يمكنه من الحفاظ على أساس مسئولية الناقل فإن كانت هذه المسؤولية مفترضه فللأخير دفعها من خلال إثبات السبب الأجنبى، كأن تكون البضاعة قد تضررت بسبب كامن أثناء وجودها فى مصلحة الجمارك، أو تكون مسؤولية تقام على الخطأ المفترض ، مما يستوجب على الناقل عند دفعها بأن يثبت أنه لم يرتكب أية أخطاء هو وتابعوه ووكلاؤه، أو يثبت أنه أتخذ التدابير اللازمة لمنع حدوث أضرار بالبضاعة.

الفرع الرابع: قيام الناقل بأعمال التخليص والإفراج الجمركى:

إن كان الأصل فى هذه المرحلة المتأخرة من حركة البضاعة فى ميناء الوصول أن يقوم المرسل إلية بأعمال التخليص والإفراج الجمركى بنفسه، أو من خلال المخلص الجمركي، إلا أن هذه الأعمال من الممكن أن يقوم بها الناقل بنفسه أو من خلال وكلائه وذلك فى حالات معينه. نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر الحالة التى يقوم فيها الناقل بإيداع البضاعة فى مخازن عامة أو خاصة بعد إذن من قاضى الأمور الوقتية وهى الحالة التى يمتنع فيه المرسل إليه عن إستلام البضاعة أو لا يتقدم إلى إستلامها أو يمتنع فيها الناقل على تسليمه إياها لعدم إلتزام الأول بدفع أجرة النقل والمستحقات المقررة على البضاعة كحصتها فى الخسائر البحرية المشتركة . فالناقل هنا إذا ما أستصدر قراراً بحقه فى بيع البضاعة نظراً لسرعة تلفها أو بقصد إستيفاء حقوقه المالية منها، فإن عليه أن يقوم بدفع الرسوم الجمركية المقررة عليها كما عليه دفع مستحقات الجمارك الأخرى.

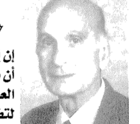
جدير بالذكر أن الناقل لن يكون له القدرة الواقعية فى القيام بهذه الخطوات فى تحريك البضاعة دون أن يسبقها عملية الإفراج الجمركى عنها.



BIMCO BULLETIN OCT 2007 عن مجلة

قرأنا لك

ظاهرة التكدّس وإنتظارات السفن فى الموانى



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

إن إنتظار أكثر من 50 ناقلة صب لعدّة أسابيع خارج إحدى موانى أستراليا يُعتبر مشهداً لا يرغب أحد أن يراه يتكرّر. منذ ثلاثين عاماً مضت، عندما زادت مبيعات البترول وتوفرت الأموال فى شبه الجزيرة العربية، شوهدت الكثير من ناقلات الصب خارج الموانى العربية عدّة شهور تنتظر دخولها الموانى لتفريغ حمولاتها من الأسمنت ومواد البناء التى كانت تحتاجها البلاد بشّدة وسرعة.

وتكدُّس الموانى الآن مرض متوطّن، ويُعتبر مقياساً لعدم الإتزان بين العرض والطلب، فى الوقت الذى إتّسعت فيه التجارة الدولية بشدّة . وبينما أن السفينة التى تنتظر دورها أكثر من الوقت المقرر لها تحقّق غرامات تأخير لملاّكها، فإن هذا التأخير سبباً لإنهيار سيولة حركة النقل البحرى. وذلك تشويه لشرط العمل وفق مواعيد محدّدة ، مما يضطر معه أصحاب البضائع إلى توفير مخزون كبير لديهم خوفاً من التعّرض لضغوط تأخير البضائع المنقولة بحراً، وهذا يكّلف أموالاً كثيرة، وهو ما لايجب أن يحدث.

وتكدّس الموانى ظّل يحدث لأسباب مختلفة. فعندما كانت السفن تتأخر فى موانى تصدير المواد الصب فى أستراليا ، كان ذلك بسبب عجز البنية الأساسية هناك لمواجهة الطلبات الكثيرة المفاجئة للمواد الصب . وكان ذلك بسبب عدم الكفاية فى نظام النقل الداخلى الذى كان يقوم بنقل البضائع إلى الموانى ضمن سلسلة النقل من المناجم فى داخل البلاد وتعطلّها أحياناً بسبب الأحوال الجوية أو مشاكل أخرى . كما لم تكن هناك كفاءة فى النظام الذى لم يستطع تغطية الطلب المتزايد على المواد الخام من مصانع الصلب فى الصين والتى كانت متلهّفة عليها. كذلك فإن أدوات الشحن فى موانى تصدير الصب غالية الثمن. وهناك تُبنى أرصفة الصب بقدرات وفق الطلب على العمل وليس وفق ما يستجد من زيادة الطلب. وكل رصيف يُعتبر جزءاً من النظام المتكامل، ولا يمكن لأى جزء أن يعمل منفرداً عن الأجزاء الأخرى فى النظام . فأجهزة الشحن على الرصيف تعتمد على توصيل البضائع الصب إلى المحطة لتنقلها سيور الشحن إلى السفينة، ولا يمكن الشحن بأسرع مما تسمح به خطة الشحن لكل سفينة، كما أنها لا تعمل 24 ساعة فى اليوم.

ومن الحقائق أنه بينما تكون السفينة تحصل على البضاعة بموجب عقد ينص على معّدلات مُحّددة ، فإن بنيات السفن تختلف فى تحمُّل معّدلات شحن أكبر . كما أن هناك حاجة إلى تعميق الممرات بما يسمح للسفن بعد شحنها أن تسير فيها بأمان. هذا بالإضافة إلى أن الموانى عاجزة فى تقدير زيادة الطلب على البضائع والإحتياجات المفاجئة كما حدث للصين. بينما كانت التأخيرات فى تشغيل أرصفة المواد الصب الجاف فى بعض أنحاء العالم كانت السفن المنتظرة خارج الموانى وفى الممرات لمدد طويلة تتعّرض لأحوال جوية سيئة وتقع لها حوادث جنوح وإصطدام بينها.

مرةً أخرى، فإن النمّو السريّع فى التجارة بأسرع مما يتوقعه المسئولون فى الموانى هو السبب الرئيسى للمشكلة فكميّات البضائع التى تُصّدر من دول الشرق الأقصى إلى أوروبا وأمريكا الشمالية تُحرج الأنظمة اللوجستية هناك وبينما قامت الصين بوضع برنامج عجيب لبناء موانيها بحيث أن أرصفة تداول الحاويات تُبنى هناك فى بضعة أسابيع، فإن بناء الأرصفة المماثلة فى أوروبا وأمريكا يستغرق عدة سنوات بسبب القيود البيئية . والنتيجة أن أرصفة تداول الحاويات فى أوروبا تعمل بكل قدراتها وطاقاتها ومع ذلك فإن 80% من ناقلات الحاويات تلاقى صعوبة فى المحافظة على مواعيدها، وأصبح إنتظار السفن فى معظم الموانى الأوروبية أمراً طبيعياً.

هذا بالإضافة إلى أن الطلب العالمى أصبح لبناء سفن أكبر حجماً، مما يتطلّب أرصفة أخرى وهذا يتطلّب إضافة مزيد من الأرض من ظهير الموانى، مما يعتبر أحياناً صعباً وغير إقتصادياً . وهذا الموقف يتأثر بعدم التوازن فى أحجام البضائع . فقد ظهرت مشكلة جسيمة بشأن الحاويات الفارغة التى يتطلّب إعادة شحنها إلى الشرق فقد شاهد العام الماضى حرجاً شديداً فى الموانى الأوروبية التى إمتلأت وتكدّست بالحاويات الفارغة.

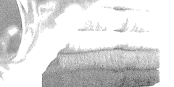
وإذا كان هناك عدم توازن فى قدرات الموانى بين الشرق والغرب ، فإن مجئ ناقلات الحاويات العملاقة يضيف ضغوطاً على الموانئ المحورية HUB PORTS التى تستخدمها هذه السفن. أذن فإن على الموانى أن تلائم نفسها مع مواصفات ما يستجد من السفن . وقد فوجئت الموانى بأعداد السفن العملاقة التى تحتاج إلى أوناش يمكنها الوصول إلى الجوانب البعيدة عن الرصيف لهذه السفن، وإلى أن تكون المياه عميقة بجانب الرصيف وفى الممرات التى تصل إلى الرصيف . كما يجب أن تكون الأرصفة طويلة وساحات تستيف الحاويات كبيرة. وهذا كلّه يحتاج إلى أموال كثيرة ولا يمكن للميناء بناء مثل هذه الأرصفة والمحطات مباشرة، ولكن لابد من حصولها على تعهّدات من الخطوط الملاحية . بإستخدامها ، وهذا ليس سهلاً لأن ناقلى البضائع بحراً لا يرغبون فى التعّهد ويسعدهم أن تتنافس الموانى لخدمتهم. وهذا الأمر لا يجعل تدبير الأموال اللازمة للموانى أمراً سهلاً.

إن أكبر مشكلة ملّحة للموانى فى أوروبا وأمريكا الشمالية هى المشاكل والتأخيرات فى الحصول على الموافقة لتطوير الموانى أو لبناء مرافق جديدة به سواء أرصفة أو محطات تداول البضائع ، وهذه التعقيدات لاتواجه تطوير الموانى فى الشرق الأقصى فإن رفض الشعوب لمشاريع تطوير الموانى هو السبب فى خلق تلك التعقيدات . فالموانى التى كانت يستفيد منها الناس بتوفير الأيدى العاملة فيها وإستلام البضائع اللازمة لهم تعتبر اليوم مرفوضة لدى العديد من الناس الذين يسكنون بالقرب منها، فالأصوات والإزدحام والتلّوث والإنبعاثات الغازية من أسباب رفض توسيع الموانى . كما أن الحكومات تصّر على أن تقوم الموانى بتدبير الأموال اللازمة لتطوير مرافقها قبل الموافقة وإعطاء الإذن بالعمل ، هذا بالإضافة إلى مطالبة الموانى بإنشاء الطرق المؤدية إليها والسكة الحديد الموصّلة إليها وكذا الكبارى إذا لزم الأمر. وهذا كله يجعل تطوير الموانى باهظة التكاليف.

إن رفض الإضرار بالبيئة فى أوروبا وأمريكا الشمالية يساهم فى مقاومة تطوير الموانى ويزيد تكاليفها. فأى طلب للحفر فى الميناء سواء لتعميق الممرات أو أمام الأرصفة يتم رفضها لمنع تلويث البيئة وفى حال إزالة التلّوثات والتى تُعتبر نفايات خطيرة فإن ذلك يتم النظر فيها بشرط ألاّ يضر ذلك بالبيئة البحرية، وإلاّ تفرض التعويضات وتلزم الميناء بإصلاح الأضرار التى يتم الإتفاق عليها.

وهذا الوضع أدىّ إلى أن تقوم الموانى بشراء أراضى فى ظهيرها وغمرها بالمياه لتعويض الأحياء المائية المتضّررة من إنشاء المرافق بها.

والواقع أنه مع زيادة التجارة العالمية وزيادة عدد سفن الأسطول العالمى وزيادة أحجامها، فإن ذلك يتطلب تطوير الموانى ومرافقها وإزالة العقبات أمامها وأن يتم ذلك بسرعة وإلاّ ساء الحال .



التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) دراسة مقارنة

الجزء الأول

2007/2006 - 2000/1999

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

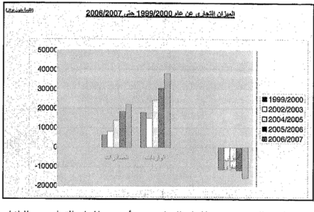


فى الجزءين السابقين تناولنا أهم الموازين السلعية وتبين منها أن الميزان السلعى للبترول حقق فائضاً فى عام 2007/2006 بلغ 5980.1 مليون دولار مقابل 1323.7 مليون دولار فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 351.8% كما حقق الميزان السلعى لمجموعة القطن الخام ومنتجاته والمواد النسيجية الأخرى فائضاً فى عام 2007/2006 بلغ 122.7 مليون دولار مقابل 318.9 مليون دولار فى عام 2005/2004 بنسبة نقص قدرها 61.5% وأن الفائض الذى تحقق فى غزل القطن وقدره 4.4 مليون دولار فى عام 2005/2004 قد تحول إلى عجز قدره 18.9 مليون دولار فى عام 2007/2006 وأنخفض الفائض فى المنسوجات القطنية من 383.9 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 139 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 63.8% كما تحول الفائض فى القطن الخام من 68.5 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى عجز قدره 7.8 مليون دولار فى عام 2007/2006 ولكن النتيجة النهائية لهذه المجموعة السلعية هو إنخفاض الفائض كما عرضنا وبذلك فإن هذه المجموعة هى المجموعة السلعية الوحيدة التى حققت فائضاً بخلاف البترول وإن كان الفائض قد إنخفض.

أما باقى المجموعات السلعية فلقد حققت عجزاً بلغ 9294.5 مليون دولار فى عام 2006/ 2007 مقابل عجز قدره 5951.9 مليون دولار فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 156.2% ويمعدل نمو سنوى قدره 24.96%.وبذلك فإن أهم الموازين السلعية قد حقق عجزاً بلغ 3191.7 مليون دولار بما فيها البترول فى عام 2007/2006 مقابل 4309.3 مليون دولار فى عام 2005/2004 بنسبة نقص قدرها 25.9%.

وسوف نعرض فى المقالات القادمة تحليلاً للصادرات والواردات والميزان التجارى فى الفترة من 2000/1999 إلى 2007/2006 .

حقق الميزان التجارى عام 2000/99 عجزاً قدره 11472.3 مليون دولار حيث بلغت الصادرات 6387.7 مليون دولار، والواردات 17860 مليون دولار، وبدأ العجز فى إنخفاض إلى أن بلغ 6614.9 مليون دولار فى عام 2003/2002، حيث أرتفعت الصادرات إلى 8205.4، والواردات 14820.3 مليون دولار، ثم بدأ العجز إلى الإرتفاع حيث بلغ 10359.4 مليون دولار فى عام 2005/2004، حيث أرتفعت الصادرات إلى 13833.4، والواردات إلى 24192.8 مليون دولار، وأستمر العجز فى الإرتفاع إلى أن بلغ 11985.9 مليون دولار فى عام 2006/2005، حيث أرتفعت الصادرات إلى 18455.1، والواردات 30441 مليون دولار، وفى عام 2007/2006 وأصل العجز أرتفاعه حيث بلغ 15816.1 مليون دولار، حيث أرتفعت الصادرات إلى 22017.5 مليون دولار ، والواردات إلى 37834.2 مليون دولار وبذلك فلقد بلغ معدل نمو العجز فى الميزان التجارى 4.7% فى الفترة من عام 2000/99 حتى عام 2007/2006، بينما بلغ معدل نمو الصادرات 19.3% ومعدل نمو الواردات 11.3% مرفق رقم (1)



وبتحليل العجز الذى تحقق فى الميزان التجارى نجد أن عجز الميزان التجارى مع الولايات المتحدة الأمريكية قد بلغ 1412.5 مليون دولار فى عام 2007/2006 مقابل 92.8 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 1422.1% حيث أرتفعت الصادرات من 5644.3 مليون دولار فى عام 2006/2005 إلى 6849.8 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 21.4% فى حين أرتفعت الواردات من 5737.1 مليون دولار إلى 8262.3 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 44.0% وبالنسبة للتبادل التجارى مع أهم دول أوروبا فقد أرتفع العجز فى حجم التبادل التجارى من 5051 مليون دولار فى 2006/2005 إلى 5986.7 مليون دولار فى 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 18.5% حيث أرتفعت الصادرات من 5536.6 إلى 6193.9 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 11.9% فى حين أرتفعت الواردات من 10587.6 إلى 12180.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 15% ، وبخصوص الهند والصين الشعبية فلقد أنخفض العجز فى حجم التبادل التجارى من 868.1 مليون دولار فى عام 2006/2005 إلى 776.4 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 10.6% حيث أرتفعت الصادرات من 1030.7 إلى 1846.9 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 79.1% فى حين أرتفعت الواردات من 1898.8 إلى 2623.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 38.2% .

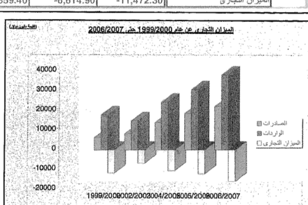
(القيمة مليون دولار)

الميزان التجارى عن عام 1999/2000 حتى 2006/2007

مسلسل	بيان	1999/2000	2002/2003	2004/2005	2005/2006	2006/2007
1	الصادرات	6,387.70	8,205.40	13,833.40	18,455.10	22,017.50
2	الواردات	17,860.00	14,820.30	24,192.80	30,441.00	37,834.20
	الميزان التجارى	-11,472.30	-6,614.90	-10,359.40	-11,985.90	-15,816.70

أما عن الدول العربية (السعودية والإمارات العربية المتحدة) فلقد أرتفع العجز فى حجم التبادل التجارى معهما من 418.5 مليون دولار فى عام 2006/2005 إلى 776.1 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 85.4% حيث أرتفعت الصادرات معهما من 801.1 إلى 1067.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 33.3% فى حين أرتفعت الواردات من 1219.6 إلى 1843.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 51.1%.

وبخصوص الدول الأخرى فإن العجز فى حجم التبادل التجارى قد أرتفع من 5666.5 مليون دولار فى عام 2006/2005 إلى 6865 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة



قدرها 20.2% حيث إرتفعت الصادرات 5442.4 إلى 6059.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 11.3% فى حين أن الواردات قد أرتفعت من 11108.9 إلى 12924.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 16.3% .

مما سبق يتبين ما يلى:-

نسبة العجز فى الميزان التجارى مع أهم الشركاء التجاريين هى كما يلى :- مليون دولار

مما سبق يتبين أن الولايات المتحدة الأمريكية قد أرتفعت مساهمتها فى العجز التجارى من

الدول	2007/2006	%	2006/2005	%
الولايات المتحدة الأمريكية	1412.5	8.9	92.8	0.8
أهم دول أوروبا	5986.7	37.9	5140	42.9
الهند والصين الشعبية	776.4	4.9	668.1	5.6
السعودية ودولة الإمارات العربية	776.1	4.9	418.5	3.5
الدول الأخرى	6865	43.4	5666.5	47.2
إجمالى العجز التجارى	15816.7	100	11985.9	100

0.8% إلى 8.9% فى حين أنخفضت مساهمة دول أوروبا من 42.9% إلى 37.9% وأن السعودية ودولة الإمارات العربية قد أرتفعت نسبة مساهمتهما فى العجز التجارى من 3.5% إلى 4.9%.

أولا: الصادرات:

بلغت حصيلة الصادرات فى عام 2000/99 6387.7 مليون دولار ، أرتفعت فى عام 2003/2002 إلى 8205.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 28.4% ويمعدل نمو سنوى قدره 8.7%، وفى عام 2006/2005 أرتفعت إلى 18455.1 مليون دولار وبلغت نسبة زيادتها عن عام 2003/2002 149.1% وفى عام 2006/ 2007 أرتفعت حصيلة الصادرات إلى 22017.5 مليون دولار وبلغت نسبة زيادتها عن عام 2000/99 244.7% ، وبذلك فإن معدل النمو السنوى للصادرات منذ عام 99/ 2000 حتى 2007/2006 بلغ 19.33% سنوياً.

وفيما يلى تحليلاً لحصيلة الصادرات السلعية حسب درجة التصنيع مرفق (2)

1 - الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها:

لقد بلغت حصيلة صادرات الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها (وأهمها البترول ومنتجاته) فى عام 2000/99 2272.9 مليون دولار بنسبة 35.6% من إجمالى الصادرات ، أرتفعت فى عام 2003/2002 إلى 3195.2 مليون دولار بنسبة 38.9% من إجمالى الصادرات ويمعدل نمو سنوى قدره 12% ، وأرتفعت فى عام 2006/2005 إلى 10429.5 مليون دولار بنسبة 56.5% من إجمالى الصادرات ، وفى عام 2007/2006 بلغت 102266.3 مليون دولار بنسبة 46.6% من إجمالى الصادرات ويمعدل نمو سنوى فيما بين عام 2000/99 و 2007/2006 بلغ 24% .

2 - الصادرات السلعية بإستبعاد الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها:

وبذلك فإن إجمالى الصادرات السلعية بإستبعاد الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها قد بلغت 4114.8 فى عام 2000/99 بنسبة 64.4% من إجمالى الصادرات وفى عام 2002/ 2003 بلغت 5010.2 مليون دولار بنسبة 61.1% من إجمالى الصادرات ويمعدل نمو سنوى قدره 6.78%، وفى عام 2006/2005 أرتفعت الصادرات السلعية إلى 8025.6 مليون دولار بنسبة 43.5% من إجمالى الصادرات وفى عام 2007/2006 أرتفعت الصادرات السلعية إلى 8248.8 مليون دولار بنسبة 37.7% من إجمالى الصادرات، ويمعدل نمو سنوى فيما بين 2000/99 و 2007/2006 بلغ 10.4% ، وهو أقل من معدل نمو صادرات الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها الذى بلغ 24% ، وفيما يلى مناقشة أهم بنود الصادرات السلعية الأخرى بخلاف الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها.

مرفق 2

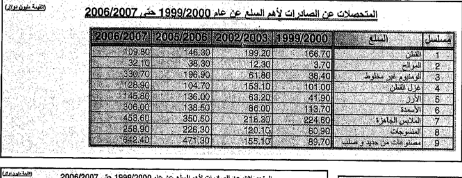
(القيمة مليون دولار)

المتحصلات عن الصادرات عن عام 1999/2000 حتى 2006/2007

مسلسل	مجموعات السلع	1999/2000	2002/2003	2005/2006	2006/2007
1	وقود و زيوت معدنية و منتجاتها	2,283.60	3,195.20	10,429.50	10,266.30
2	القطن	166.70	199.20	146.30	109.80
3	المواد الخام	153.70	287.30	522.20	617.50
4	السلع النصف مصنعة	282.80	657.60	1,188.40	1,982.10
5	السلع تامة الصنع	2,603.70	3,017.30	5,171.80	7,519.10
6	الصادرات غير موزعة	897.20	848.80	996.90	1,522.70
	جملة	6,387.70	8,205.40	18,455.10	22,017.50

(القيمة مليون دولار)

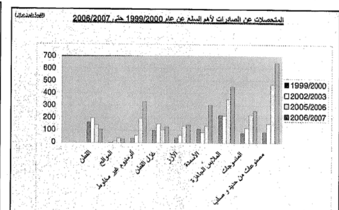
المتحصلات عن الصادرات عن عام 1999/2000 حتى 2006/2007

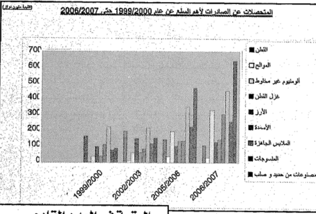


(القيمة مليون دولار)

المتحصلات عن الصادرات لأهم السلع عن عام 1999/2000 حتى 2006/2007

مسلسل	السلع	1999/2000	2002/2003	2005/2006	2006/2007
1	القطن	166.70	199.20	146.30	109.80
2	الموالح	3.70	12.30	38.30	32.10
3	الومنيوم غير مخلوط	38.40	61.80	196.90	330.70
4	غزل القطن	101.00	153.10	104.70	128.90
5	الأرز	41.90	63.20	136.00	145.80
6	الأسمدة	113.70	86.00	138.50	306.00
7	الملابس الجاهزة	224.60	218.30	350.50	453.60
8	المنسوجات	80.90	120.10	226.30	258.90
9	مصنوعات من حديد و صلب	89.70	155.10	471.30	642.40





البقية فى العدد القادم

ماذا تعرف عن المنظمات الأهلية غير الحكومية ؟؟؟

الجزء الأخير

بقلم محاسب سعيد رجب شرف
الخبير المالى والإقتصادى

تعرفنا فى العدد السابق على المنظمات غير الحكومية ومواطن القوة والضعف لديها. وفى هذا العدد سنتطرق إلى مواصفات التميز فى تلك المنظمات والأطر العامة التى يمكن السير على نهجها وكذا كيفية تمويل هذه المنظمات وطرق التمويل والتشكيل النمطى لأى منظمة.

أما أذا أرادت المنظمة أن تتمتع بسمات التميز فأن عليها أساساً أن تحقق المواءمة بين ظروفها ومعطيات العمل بها وذلك أن التميز ليس له قانون موحد وإنما توجد أطر عامة يستطيع السير على نهجها.

ونوضح فيما يلى مواصفات التميز فى المنظمات غير الحكومية:

1 - التحديد الواضح للرسالة والتعامل معها بإعتبارها النقطة المحورية التى تدور حولها جهود مجلس الإدارة والعاملين بها.
2 - التركيز على زيادة عدد الأفراد المهتمين برسالة المنظمة.
3 - إعطاء الإهتمام للمسائل الإخلاقية والنفسية لخلق روح الجماعة.
4 - أن يكون الأتصال داخل المنظمة إيجابياً بين المتطوعين والمدير التنفيذى وأن يكون للمنظمة علاقاتها الممتدة مع المجتمع.
5 - أن تكون لديها القدرة الدائمة على جذب وتعبئة الموارد المالية والبشرية المناسبة.
6 - أن يكون لديها القدرة على الحفاظ على المتطوعين حتى ولو تم أسناد الأعمال التى كانوا يقومون بها إلى إداريين معينين.
7 - أن تكون لديها المرونة الكافية لرد الفعل والإستجابة لما يواجه المنظمة من مشكلات وما يتاح أمامها من فرص.
8 - أن يكون لدى القائمين عليها الرؤية المستقبلية وإمكانهم التعامل مع أى متغيرات قد تقابلهم.

كيف يتم تمويل المنظمة غير الحكومية؟

يمكن تعريف تمويل المنظمة غير الحكومية بأنه ذلك المال الذى تحصل عليه المنظمة من مصادره الخاصة والعامة طبقاً للوائح والقوانين المنظمة ليكون مورداً ثابتاً ومستمراً للصرف منه على أجهزة المنظمة وعملياتها الإدارية وبرامجها وأنشطتها وتكوين أصولها الثابتة والمتداولة.

ويتوقف على هذا التمويل تحديد حجم نشاط المنظمة ونوعه ومستواه وذلك لتحديد السياسة العامة للمنظمة وزيادة خدماتها وتطويرها وتحسين مستوى جودتها أو زيادة عدد المستفيدين منها أو تقديم خدمات جديدة ويكون هذا التمويل إما ذاتياً أو خارجياً من تبرعات رجال الأعمال أو من دعم حكومى أو أجنبى .

ويمكن أن يكون التمويل عينى كالأنشطة والمساهمات الجماعية لأفراد المجتمع سواء كانت فى صورة مساهمة بالأرض أو المبانى أوالخامات أو المعدات لتنفيذ مشروعات تنمية المجتمع ومنها على سبيل المثال مشروعات مياه الشرب والصرف الصحى ومحو الأمية.

ومن الأهمية بمكان أن تكون الموارد نقدية وهى الأموال والنقود السائلة التى يتبرع بها أفراد المجتمع أويتم تجميعها منهم أو تكون من عائد المشروعات والأنشطة التنموية والتى يتم إستخدامها فى تنفيذ مشروعات تنمية المجتمع.

- طرق التمويل:

ويمكن أن نقول هنا أنه يفضل إستخدام تعبير "تنمية موارد" بدلاً من إستخدام تدبير التمويل لأن لفظ تنمية الموارد يعنى خلق مؤيدين للمنظمة سواء من المتطوعين أو المانحين – كما أن لفظ تنمية الموارد يعنى أقناع المجتمع برسالة المنظمة وأهدافها وكيفية أشراك المجتمع فى البرامج والأعمال التى تقوم بها المنظمة وتنفيذها وتكون تنمية موارد هذه المنظمات بأحدى الوسائل الآتية:

1 - **الجهود المستمرة:** ويكون من خلال لجنة مالية أو هيكل تنظيمى دائم وثابت يقوم بهذه المهمة.

2 - **الحملات المكثفة:** ويكون بانتهاز الفرص الدينية كشهر رمضان حيث يكون الناس فى شوق لإستغلال الشهر الكريم للمساهمة فى أعمال الخير أو فى أوقات الحصاد أو فى مواسم جنى المنتجات الزراعية مثل مواسم جمع الموالح أو التين أو المشمش أو خلافه فيكون لدى زراع هذه الأصناف شغف للمساهمة فى أعمال الخير.

3 - **المناسبات الخاصة:** حيث تختار المنظمة أية مناسبة خاصة لتدبير الموارد اللازمة لعملها مثل المعارض والحفلات والأسواق الخيرية والمناسبات الدينية الخاصة بالمجتمع . أما عن طرق تدبير الموارد فهناك العديد منها على سبيل المثال كالبريد حيث يتم طلب التبرعات عن طريقه – كما يمكن طلب التبرعات والمنح عن طريق التليفون ومن أفضل الطرق لتدبير الموارد فأنه يتم عن طريق المقابلات الشخصية ولو أنها أكثر الوسائل تكلفة وجهداً حيث يتم إختيار الأشخاص المتسمين باللباقة فى الحديث وبالدبلوماسية لطلب التبرعات.

4 - **طلب المنح تليفونياً:** وذلك عن طريق الاتصال تليفونياً بالهيئات والأفراد القدامى وهذه الطريقة تتميز بأن يكون الأتصال فيها بين جانبين ومن ثم يسهل معرفة نتيجتها فورياً بالإضافة إلى سهولة تطبيقها من خلال تدريب عدد قليل من المتطوعين للقيام بها.

5 - **المقابلة الشخصية:** وهى أكثر الوسائل تكلفة وجهداً ولكنها تكون أكثر جدوى أذا أحسن الأعداد لها وتنفيذها ومن شروطها أن يتم إختيار الأفراد القائمين بها إختياراً جيداً وتدريبهم على القيام بطلب المنحة أو التبرع وهذا يحتاج إلى قدر مناسب من الذكاء والقدرة على التصرف فى المواقف المختلفة وإتقان الأنصات والتمتع بقدرة تحليلية كما يكون هذا الفرد متصفاً بسرعة البديهة والملاحظة وأن يتمتع بجلد وصبر على أن يكون متقناً للغة التى يستخدمها الطرف الآخر. كما أنه يكون قادراً على اطلاع الطرف المتبرع على الميزانية الأخيرة للمنظمة .

ونعرض فيما يلى التشكيل النمطى لأى منظمة :

1 - رئيس مجلس الإدارة : ويكون تحت أشرافه الآتى:

أعضاء مجلس الإدارة فأمين الصندوق فسكرتير المنظمة فرئيس لجنة العضوية فرئيس لجنة الدعاية والإعلان فمجموعة العاملين بأجر:

ونوضح فيما يلى اختصاص كل منهم :

1 - رئيس مجلس الإدارة : يكون مسئولاً عن تعيين وتوجيه وقيادة أعضاء مجلس الإدارة ووضع الجداول الزمنية لجمع التبرعات المالية والعينية وقيادة حملات الدعاية والإعلان الرئيسية للتبرعات ويقوم بالمشاركة مع شخص آخر فى التوقيع على الشيكات المصرفية الصادرة عن المؤسسة.

2 - أعضاء مجلس الإدارة : وهم مسئولين عن تخطيط البرامج وإعداد الموازنة ووضع إستراتيجية جمع التبرعات وإعطاء التبرعات المالية من أموالهم الشخصية ومحاولة إقناع الآخرين بالإنضمام للعمل كمتطوعين كما يقومون بمراجعة وتعديل الموازنة.

3 - أمين الصندوق : ويختص بأعداد التقارير الشهرية عن الدخل والمصروفات لتقديمها لمجلس الإدارة وأعداد التقارير الربع سنوية ومقارنتها بالدخل والمصروفات الحالية والمتوقعة ويشرف على المراجعة المالية السنوية وأعداد التقارير المحاسبية بمعاونة محاسب قانونى من أجل تقديمها لمصلحة الضرائب كما أنه هو الذى يتعامل مع البنوك كما أنه يقوم بأعداد المرتبات ودفع الضرائب فى وقتها ويقوم بإيدا ع النقدية بالبنوك والأشراف على القيد بدفتر اليومية.

4 - سكرتير المنظمة : ويكون مسئولاً عن كتابة محاضر الإجتماعات وحفظ السجلات والتعامل مع مكاتب البريد والمنظمات الأخرى.

5 - رئيس لجنة العضوية : ويقوم بقيادة حملات الدعوة للإنضمام إلى عضوية المنظمة ويقوم بالإعلان عن فتح الباب لعضوية الجمعية وإعداد حفلات سمر للأعضاء وأعداد المطبوعات الخاصة بالعضوية كما يشرف على أعداد مواد الدعاية التى تدعو للإنضمام لعضوية المنظمة.

6 - رئيس لجنة الدعاية والإعلان : يختص بتعيين وقيادة أعضاء اللجنة كما يقوم بالأعداد للحملات الخاصة بالدعاية والإعلان عن أنشطة المنظمة ودورها الخيرى فى وسائل الإعلام المختلفة كما يقوم بتدريب وتوجيه المتطوعين الجدد كما يتولى شكر العاملين المتطوعين بالوقت أو الجهد وكذلك المتبرعين بالمال.

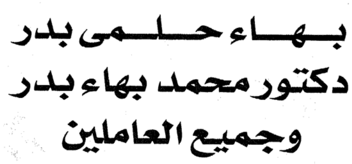
7 - مجموعة العاملين بأجر: ويقومون بالمساعدة فى حفظ السجلات والملفات والقوائم الخاصة بالمنظمة والمساعدة فى أعداد المواد اللازمة للقيام بحملات الدعاية للتبرع بالأموال والقيام بالأعمال المطلوبة من أجل تحقيق أهداف المنظمة وترجمة رسالتها.

وبعد فأنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع المنظمات الأهلية غير الحكومية التى تتولى القيام بالأعمال الإجتماعية لخدمة المجتمع.

والله ولى التوفيق







بهاء حلمى بدر

دكتور محمد بهاء بدر

وجميع العاملين

يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

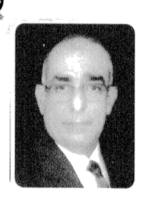


توفيق عبد الحميد أبو جندية

بثقة القيادة السياسية

بتجديد خدمة سيادته

رئيساً للهيئة العامة لميناء الإسكندرية



ويتمنون لسيادته تحقيق المزيد من

النجاح والتقديم والإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

فى ظل إنجازات وملحمة عطاء

الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر
RED SEA PORTS AUTHORITY
وزارة النقل

هيئة موانئ البحر الأحمر
تواكب العالمية فى الأداء وجذب الإستثمارات

تسيطر على هيئة موانئ البحر الأحمر فى الفترة الحالية حالة من التفاؤل وصحوة حقيقية للتحدى حيث بدأت بالفعل تنفيذ الخطوات الإستراتيجية الكاملة والتى وضعتها وزارة النقل لتطوير جميع الموانئ المصرية بإعتبارها العصب الأساسى للإقتصاد القومى وقاطرة للتنمية ونظراً لطبيعة الأنشطة التى تتميز بها موانئ البحر الأحمر فى مختلف المجالات بموانيها المترامية الأطراف على ساحل البحر الأحمر.



اللواء ممدوح دراز
رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر

قد بدأت بإعداد مخطط شامل لتحديث تلك الموانئ بالتعاون مع المركز الهندسى بكلية الهندسة بجامعة الإسكندرية حيث تم الإعداد للمشروع الأول للتطوير بدءاً من موانئ "بور توفيق، الأدبية، الغردقة، سفاجا" وبإعطاء إشارة البدء بعد موافقة معالى وزير النقل المهندس محمد منصور الذى تابع عن كثب تلك الخطة التى من شأنها النهوض الكامل بتلك الموانئ لتواكب العالمية فى الأداء وتكون مصيدة لجذب الإستثمارات داخل تلك الموانئ بما تؤهلها لتصبح موانئ متقدمة و حديثة تنافس بقوة الموانى الأخرى بالمنطقة وتساند الإقتصاد القومى

وفى هذا الصدد يشير اللواء ممدوح دراز رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر بإننا قادمون على مرحلة هامة مليئة بالمستجدات التى من شأنها أن تتعامل مع تحديات تلك المرحلة والتى تفوقت بها موانئ متعددة لاسيما الموانئ المحيطة بما يستلزم وضع تصور شامل لإعادة النظر ووضع بنية أساسية قوية لتلك الموانئ مع وضع خطط التطوير التى من شأنها رفع معدلات الأداء فى الموانئ لتصبح موانينا قوية و فعالة تؤهلها للمشاركة مع الموانى المحيطة محققة معدلات أعلى وتصبح واجهة مشرفة لمصرنا العزيزة إنطلاقاً من المبادرة التى تبناها المهندس محمد منصور وزير النقل بأن الموانئ المصرية ستصبح لها مكانة قوية عن طريق إفساح المجال أمام الشركات الإستثمارية المتخصصة والتى لديها القدرة على بناء الأرصفة البحرية والخدمات المتعلقة و جذب شركات الملاحة العالمية ومن جانبه أكد اللواء ممدوح دراز أن المشروعات الإستثمارية التى تم طرحها خلال العام الحالى 2007 / 2008 بموانئ الهيئة تؤكد أن الهيئة قد دخلت تلك المرحلة بكل ثبات وإقتدار حيث تمتلك حزمة من المشروعات وكذلك تم تنفيذ المرحلة الأولى من التطوير بموانى "بورتوفيق، الأدبية، الغردقة، سفاجا"

ففى ميناء بور توفيق:

تم زيادة كفاءة الميناء والإنتهاء من تطويره كمرحلة أولى ليصبح ميناء للركاب والسياحة والبضائع حيث إشتمل مشروع التطوير على :

إنشاء صالة وصول جديدة على مساحة 5000م وتسع لعدد 2000 راكب مزوده بكافة الخدمات والأجهزة العاملة بالميناء كما تم إنشاء مظلة لأمتعة الركاب على مساحة 2500 متراً مربعاً وتطوير صالة الإنتظار الخارجية لإستقبال المترددين من مستقبلى ومودعى الركاب مجهزة بفصول تعليمية لتوعية الركاب بكيفية إستخدام وسائل الإنقاذ والنجاه ومزوده بكافة الخدمات والمرافق بتكلفة قدرها 10 مليون جنيه وينتظر ذلك الميناء العريق مرحلتين من التطوير تم الموافقة عيها بتطوير المحور الجنوبى للميناء ويشمل أعمال التطوير والتجميل وإعادة التخطيط للطرق وإنشاء ملحق به مركز تجارى وكافتريا على مساحة 2000 متراً مربعاً ومنطقة خدمات إدارية وإنشاء ساحة التربيك للسيارات بمساحة 7500 متر مربع مع إعادة إنشاء مبنى الإدارة البحرية وأعمال البنية التحتية من كهرباء وإتصالات وصرف صحى ومياه وذلك بتكلفة قدرها 51 مليون جنيه أما عن أعمال المرحلة الثانية التى ينتظرها الميناء فهى تشمل مشروع للطرح الإستثمارى بتكلفة قدرها 80 مليون جنيه و يشمل إنشاء رصيف خلف الشمالى بطول 200 متر مربع وعمق 10م.

ميناء الغردقة:

كمشروع زيادة كفاءة الميناء تم البدء فى إنشاء رصيف بحرى بطول 230م وعمق 10م بتكلفة قدرها 19 مليون جنيه وينتظر الميناء مشروعات جديدة للتطوير يتضمن إنشاء محطة ركاب بحرية مع تطوير الرصيف الحالى لإستيعاب السفن البحرية العملاقة بالإضافة إلى أعمال البنية التحتية وساحات الإنتظار والخدمات تبلغ التكلفة التقديرية للمشروع حوالى 81 مليون جنيه يتضمن إنشاء رصيف بحرى جديد بطول 200م و عمق 10متر لخدمة السفن السياحية الكبيرة إضافة إلى إكتساب الميناء مساحات جديدة لتوسع مساحة الميناء بحيث تبلغ المساحة الحالية قبل التطوير 14000م لتصبح مساحته 2800 متر مربع بعد التطوير

ميناء الأدبية

فقد شمل مشروع زيادة طاقة الميناء حيث يجرى عمل منظومة إلكترونية بالميناء ومزوده بأجهزة مراقبة ومتابعة السفن والبضائع بتكلفة قدرها 10 مليون جنيه مع تطوير بوابات الميناء وإنشاء ساحات جديدة للسيارات على مساحة 50 ألف متر مربع مع زيادة كفاءة الإنارة بالميناء والأسوار بتكلفة قدرها 2.3 مليون جنيه وينتظر الميناء مزيداً من خطط التطوير التى أعدتها الهيئة نظراً لمدى أهمية الميناء كميناء رئيسى للبضائع بموانى البحر الأحمر حيث تشمل خطة التطوير إكتساب مساحات جديدة للميناء حوالى 200 ألف متر مربع بطول 1250 م على الساحل وإنشاء بوابات جديدة لربط الطريق الحالى. كما تشمل المرحلة الثانية المخططة للمشروعات الإستثمارية إنشاء أرصفة بحرية جديدة للبضائع العامة والصب الجاف ومتعدد الأغراض بأطوال أكثر من 2000 متر وبأعماق تتراوح من 18.14 متر مع إنشاء بنية أساسية جديدة بالميناء مع إعادة النظر فى تحسين جميع المساعدات الملاحية المتوفرة بالميناء



لواء بحرى
عثمان أحمد شوقى
مستشار رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر

لواء بحرى ا.ح
وحيد محمود أحمد شهاب
مستشار رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر

ميناء سفاجا (ميناء المستقبل):

الذى تتعدد أنشطته فى مجالات البضائع الصب والعامة، ونقل الركاب والسائحين. حيث يشهد مزيداً من التطوير الذى يتضمن كل المرافق الحيوية داخل الميناء. حيث يتم طرح مشروع إقامة محطة ركاب كبرى بمستوى معمارى متميز لخدمة 2000 راكب ساعة بمساحة إجمالية 12 ألف متر مربع وتحتوى على صالة سفر ووصول وكذا مركز تجارى وخدمات عامة من طرق وساحات بتكلفة تقديرية 40 مليون جنيه. وكذا إنشاء البنية التحتية من صرف وكهرباء وإتصالات ومعلومات بتكلفة تقديرية 4 ملايين جنيه. بالإضافة إلى المبنى الإدارى الجديد وبرج الإرشاد بتكلفة تقديرية 10 ملايين جنيه

ميناء السخنة:

من الموانئ الواعده ويعد إضافة إلى الموانى المصرية وفى الشهر الماضى وافقت وزارة النقل ممثلة فى هيئة موانئ البحر الأحمر على إستحواذ شركة دبى العالمية على الحصة الحاكمة وتبلغ 90 من شركة تنمية ميناء السخنة وهى الشركة الحائزة على عقد إمتياز إدارة الحوض الأول بميناء السخنة حيث تقوم بضخ إستثمارات تبلغ 1.3 مليار دولار خلال الثلاث سنوات القادمة وإجتذاب كبرى خطوط الملاحة العالمية وزيادة عدد السفن المترددة على الميناء وربطة بشبكة الموانى العالمية لما يتمتع به من تقنيات حديثة ومتطوره

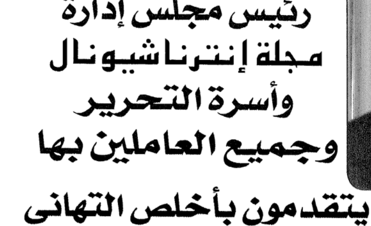
وأكد اللواء ممدوح دراز رئيس مجلس إدارة الهيئة على أن خطة التطوير تسير وفقاً لمخطط زمنى بمعدلاتها الطبيعية مما يؤكد على قوة الإقتصاد المصرى وقدرته على جذب الإستثمارات الأجنبية بأفضل الشروط مما يقلل من تكلفة الصادرات والواردات من وإلى موانئ الهيئة .











رئيس مجلس إدارة
مجلة إنترناشيونال
وأسرة التحرير
وجميع العاملين بها

يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد الدكتور



محمد فرغلى
بثقة القيادة الرشيدة
بتعيين سيادته
مديراً عاماً
للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا
والنقل البحرى
ويتمنون لسيادته
كل نجاح وتقدم



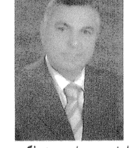
وزارة الأستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة المستودعات المصرية العامة

الشركة الرائدة والمتخصصة في مجال التخليص الجمركى

والنقل والتخزين بالموانى المصرية



اللواء بحرى/ محمد ذكى محمد

رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

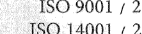


تأسست الشركة عام ١٩٤٣

الشركة حاصلة على شهادات التوافق مع المواصفات القياسية الدولية التالية







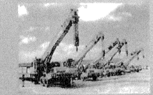
- منظومة إدارة الجودة ISO 9001 / 2000
- منظومة إدارة البيئة ISO 14001 / 2004
- منظومة إدارة السلامة والصحة المهنية OHSAS 18001 / 1999

مواقع عمل الشركة

ميناء الإسكندرية – ميناء الدخيلة – ميناء دمياط – ميناء السويس والأدبية. ميناء سفاجا – مرسى نويبع – المستودع الجمركى العام بمنطقة النهضة .









أنشطة الشركة

التخزين : بأحدث الأساليب والمعدات والكوادر الفنية المتخصصة ذات الخبرة الطويلة والأداء المتميز .

النقل : أسطول من المعدات (٥٣) تريلا ، (٧٨) ونش شوكة ، ورافع ، ولوادر – قلابات – لوارى (حمولات مختلفة) .

التخليص الجمركي : جهاز متخصص في أعمال التخليص بأسعار لا تقبل المنافسة .

التبريد والتجميد: تدير الشركة ثلاجة بميناء دمياط مجهزة على أعلى مستوى بطاقة تخزينية ٢٢٠٠ طن .

المستودع الجمركي العام بمنطقة النهضة

ميناء الإسكندرية – • تدير الشركة مستودع جمركي عام بمنطقة النهضة يتوسط المدن الصناعية والموانئ المختلفة ويقع على بعد (٣٠) كم من ميناء الإسكندرية و(٢٠) كم من ميناء الدخيلة بمساحة (٥٠) فدان (٤ مخازن مسقوفة – ١٠ ساحات مكشوفة – سقيفة معدنية) .

- المستودع مجهز على أعلى مستوى (لجنة جمركية متكاملة – إمكانية تجزئة الرسالة – موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن أطقم فنية مدربة – معدات لتداول كافة انواع البضائع - نقطة شرطة مستقلة) .
- المستودع مؤمن عليه تأمينا كاملا ضد مخاطر الحريق والسرقة.

هدفنا العمل لتحقيق رضا عملائنا بتقديم خدمة متميزة في أسرع وقت

المركز الرئيسي: بجوار باب ٥ جمرك- ميناء الإسكندرية برقيا : جنهوس / إسكندرية

تليفون : ٤٨٠٠٥٦٥ – ٤٨٠٢٦٠٣ – ٠٣/٤٨٠٤٦٢١ فاكس الشركة : ٠٣/٤٨١٩٥٩١ / فاكس الإدارة : ٠٣/٤٨٦٣٥٤٤

الفروع : دمياط ٠٥٧/٢٩٠٠٢٧ - سفاجا ٠٦٥/٣٢٥٦٦٢٤ – السويس ٠٦٢/٣٣٤٠١٥١ نويبع ٠٦٩/٣٥٢٠٢٥٣ – ٠٦٩/٣٥٢٠٢٥٤

المستودع الجمركى بالنهضة ٠٣/٤٧٧٠٩٢٣

Web site : www.egywarehouse.com

Email: marketing@egywarehouse.com - egywarehouse@tedata.net.eg

اللوجستيات فى محطات الحاويات

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات — الجزء الأول

أولاً : تمهيد (Preamble) :

1 – وجدت المحطات التجارية البحرية فى الأساس لأغراض تحقيق الربط فى عمليات تداول /تبادل مشحونات البضائع ما بين الناقل البحرى والناقل البرى، وعلى ذلك فإن محطة الحاويات تعد مركز/ قاعدة تبادل للبضائع (Interchange station) أو مركزاً بحرياً للتوزيع السلعى (Physical Distribution Center) سواء على الصعيد المحلى أو النطاق الدولى.

2 – ولكى تؤدى محطة الحاويات هذه المهام فإن عليها أن تقدم:

أ – المرافق/ التسهيلات التى تتيح لها القيام بهذه الوظائف.

ب – المعدات اللازمة التى تمكنها من تداول الحاويات بفعالية وأحكام.

ت – الإدارة الكفؤة والعمالة الماهرة لأداء المهام المطلوبة.

3 – وتنقسم المحطات البحرية إلى أقسام ثلاثة:

أ– محطة بضائع الصب Bulk Cargo Facilities

ب – محطة المنشآت الصناعية Industrial Facilities

ت – محطة البضائع المحواة/ البضائع العامة Containerized/general cargo Facilities

ثانياً : تخطيط العمليات الأساسية لمحطات الحاويات:

يتمثل الأسلوب العام للعمليات بمحطات الحاويات فى سلسلة من أربع عمليات:

1 – عملية تتعلق بالسفينة وفيها يتم نقل الحاوية من السفينة إلى ساحات الحاويات (Container Yards) .

2 – عمليات تخزين الحاويات حيث يتم أستقبال أو تسليم الحاويات من وإلى السفينة أو من إلى العملاء (in/ out of storage)

3 – منطقة التداول /التبادل (The interchange area) وفيها تتم عمليات إستلام أو تسليم الحاويات من وإلى الناقل البرى.

4 – محطات الحاويات المشتركة (Container Freight Station = CFS) حيث تفرغ أو تعبأ الحاويات المشحونة بأكثر من رسالة لعدة مصدرين أو مستوردين مجزأة على عدة بوالص (صكوك) شحن.

5 – وتشحن البضائع / السلع فى الحاويات أو يتم تسليمها بطريقتين:

أ– نظام الحاويات المشتركة (Less-than-container load) أى LCL ويتم التعامل معها بأسلوب (Consolidation / Deconsolidation)

ب – نظام الحاويات الكاملة (Full – Container load) أى FCL ويشار إلى هذا النظام أيضاً بمصطلح (Container Yard) أى CY .

ت – من الناحية اللوجستية فإن هناك عمليتين متداخلتين متلازمتين لشحن أو إنزال الحاوية على أو من السفينة فى محطة الحاويات الأولى تعرف بعملية التداول (Handling) وتختص بكل ما يدور وراء حاجز السفينة من الخارج (Ship Rail) وتعرف الثانية بعملية رص وتستيف الحاويات (Stevedoring) وتتصل بكل ما يدور وراء حاجز السفينة من الداخل.

ث – وتعد محطات الحاويات وفق سلسلة الخدمات اللوجستية (Logistics Chain) قاعدة وسيطة تحط عندها وتنطلق منها مشحونات البضائع المحواة على المستوى المحلى والإقليمى والدولى .. ومن هذه اللوجستيات:

* (Container Freight Station) = CFS وهذا المصطلح يشير إلى نوع من الخدمات اللوجستية المادية تتمثل فى إستلام الناقل للبضائع لوضعها فى الحاوية أو إفراغها من الحاوية لتجميعها أو حفظها أو تخزينها (Consolidation/ Deconsolidation) .

* (Container Yard to Container Yard) = CY / Cy وهو من ساحة حاويات إلى ساحة حاويات.. (Port to Port) ذات مصطلح . من ميناء إلى ميناء من محطة حاويات إلى محطة حاويات

* Door–to–door وتعنى إرسال الحاوية من محل الشاحن إلى محل موقع المستورد مباشرة مهما تعددت وسائط النقل (Transportation modes) ومهما اختلفت وسائط النقل (Transportation Means) وهذا المصطلح يضاهى (House .to house)

* Port–to–port هذا المصطلح يضاهى المصطلحات التالية:
CY/CY .. CY/CFS.. CFS/CFS.. CFS/CY

ثالثاً : إنماط الحاويات التى تقدم لها محطة الحاويات خدماتها اللوجستية:

تتعدد عادة أنواع الحاويات بتعدد أنواع البضائع / السلع المراد شحنها فيها:

1 - حاويات البضائع الجافة : Dry Cargo Containers

– حاوية تعبأ من النهاية / كاملة الإغلاق End – Loading Fully enclosed
– حاوية تعبأ من الجانب / كاملة الإغلاق Side – Loading Fully enclosed
– حاوية ذات سقف مفتوح Open – Top
– حاوية مهواة (بها فتحات للتهوية) Ventilated
– حاوية مانعة لإنتقال الحرارة Insulated

2 - حاويات ذات إستخدام خاص Special Purpose Containers:

– حاويات مبردة Refrigerated
– حاوية الصب الجاف Dry bulk
– حاوية مفتوحة الجوانب (Flat rack (collapsible
– حاوية معدة للفك والتركيب Collapsible
– حاوية المركبات Automotive
– حاوية للماشية Livestock
– حاوية صهريجية (خزان) Tank

3 – هذه النوعيات المختلفة من الحاويات (الصناديق – المستوعبات) تتطلب تنويعات من الخدمات اللوجستية وكلما تنوعت أنماط الحاويات وتنوعت معها أساليب ومستويات الخدمات اللوجستية صارت محطة الحاويات أكثر إرتقاء على درجات المحورية (Hubbism) .

4 – على مستوى التخطيط وفى مجال التنفيذ فأن محطة الحاويات تعتبر طاقة منتجة للعمليات والأنشطة اللوجستية (Logistics Operations) وقاعدة إقتصادية لإنتاج العمليات التطويرية (Process) .

5 – فمن أهم مهام مشغلى محطات الحاويات ومطورى الأداء فيها هو خلق مصفوفات من الخدمات الجديدة على نحو مستمر لجذب أعداد أكبر من السفن الأمهات والروافد وأن يخلقوا فرصاً للنمو مع توسع التجارة الدولية.

6– فمحطات الحاويات المتطورة الخدمات هى الأكثر كفاءة فى مخاطبة مراكز الإقتصاد العولمية التى بوسعها أن تؤثر فى مجريات الإقتصادات الدولية.

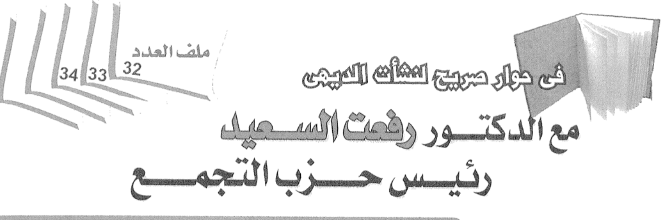
7– وتعتمد موانئ الأقطرمة (الكباتة/ المسافنة) المحورية (Transshipment hubs) فى الوفاء بمهامها بالتوازى والتناسق مع شبكات الأقطرمة البرية (طرق / سكة حديدية) (Vehicle Transshipment) فى شبكة يحكمها الأداء المتزامن.

8 – وتخطيط محطات الحاويات ينبغى أن يقوم على أساس أنها مشروعات ممتدة المدى (Long –term) ومن مهام السلطات أن توفر لها الأطار القانونى والإجتماعى الذى ييسر لها القواعد والنظم المرنة (Streamlining of rules and procedures) .

9 – يتوازى مع ذلك فى الأهمية ملاحظة دلالة هذه المقولة:

(If you can not move a box, there is no business, and you will have too many container stuck in the terminal) .





فى حوار صريح لنشأت الديهى

مع الدكتـــور رفعت الســعيد رئيـس حـــزب التجمــع

كانت الأمطار تتساقط بغزارة .. البرد القارص يغلف الأجواء .. شوارع العاصمة فى حالة فوضى وزحام فوق المعتاد ، مياه الامطار المتساقطة أحدثت شللا كاملا على كافة المحاور المرورية ، كانت سلبية الأجهزة الحكومية وفشلها فى التعامل مع حبات المطر المتساقط مستفزة إلى درجة لا يفوقها إلا تلك السلوكيات الفوضوية الأكثر إستفزازا والتى إعتاد عليها الجميع وجعلت من الشارع المصرى شارع بلا حرمة على طول الخط !! ، قطعت المسافة من (ميدان لبنان) إلى (ميدان طلعت حرب) فى ساعتين ونصف الساعة ، حيث كنت على موعد مع الدكتور رفعت السعيد رئيس حزب التجمع بمكتبه ...

كنت مسرعا وأنا أصعد درجات ذلك السلم القديم فى تلك البناية العتيقة ولم يستوقفنى سوى تلك العبارة المكتوبة على احد جدران الحزب (دور الشعوب فى مواجهة الرأسمالية المتوحشة) ثم صورة كبيرة لخالد محيى الدين الزعيم التاريخى للحزب مكتوب عليها (ثمانون عاما من العطاء) كان المقر كخلية نحل يموج بالحركة والنشاط ، فلاحون وعمال .. أناس بسطاء .. كل منهم يحمل هما ومرارة لكن نظرات التحدى والإصرار كانت بادية فى أعينهم .. تساءلت .. من هؤلاء ؟ من منهم جاء قاصدا الحزب و لديه رغبة فى ممارسة العمل السياسى من معسكر الإشتراكية ؟ من منهم جاء لأجل تقديم شكوى أو إستغاثة عبر جريدة الأه إلى الناطقة بلسان الحزب ؟ لحظات وكنت أجلس مع الرجل أحتسى فنجان القهوة العربية

وبادرته بسؤ إلى عن أولويات الإصلاح .. عن الخريطة الإصلاحية المطموسة للعمل الوطنى .. عن جدول الأعمال المقصود .. وعن خريطة الطريق المفقود ، بيد أننا لا نجيد إلا الكلام .. و كل منا يريد أن يصبح أميرا فى دولة الكلام أخر ما نفكر فيه هو أن نعمل ..فالعمل لدينا كقيمة ودافع تأخر كثيراً .. كثيراً .. فمتى الخلاص وكيف السبيل ..

(العقل) (العلم) (الحرية) تلك هى أولويات الإصلاح .. والتى يجب ان تكون على رأس جدول أعمال هذا الوطن الذى يسير بلا جدول أعمال ..

بهذه الثلاثية يبدأ الدكتور رفعت السعيد حديثه معي مؤكدا ومشددا على حتمية البدأ فورا فى العمل على تطبيق البرامج الإصلاحية مهما كانت توجهات أصحابها فالمهم هو أن نبدأ ليس ذلك فحسب بل يجب أن نبدأ فورا ..

يقول الدكتور رفعت اولا هذا الموضوع يتعلق باشياء كثيرة ، يتعلق اولا برؤية النظام لما يدور على أرض الواقع ، إن تساقط ثمار التنمية يجب ان يكون مدروسا لتضمن الحكومة حل مشاكل الفقراء

لكن عملية سوء توزيع تلك الثمار له العديد من الأسباب :

اولا هناك مجموعة من القوانين والمعاييرو الاستهدافات والاولويات

يخيل إلى الحكومة من خلالها انه كلما اثرى الاثرياء كلما تم حل المشكلة وهذا غير صحيح ، فقوانين الضرائب والجمارك وغير ذلك تجامل الاغنياء على حساب الفقراء !!

أن ثمة قوانين تصدر ، ومن أصدرها يعلم أنه لن يطبقها !مثل قانون الإحتكار وقانون حماية المستهلك، تلك القوانين صدرت ويعلم من أصدرها أنها أبداً لن تطبق، هى قوانين لمجرد ذر الرماد فى العيون ،مجرد برامج وقوانين للإستهلاك المحلى ، مجرد مغازلة للعالم الخارجى ، مجرد عمليات تجميل فاشلة لوجه أصبح كقالب من الشمع .. لا تصلح معه إلا عمليات جذرية .. الخلاصة ان الفقراء ليسوا هم الهدف .. ليسوا هم الغاية المنشودة لهذه القوانين الإصلاحية..بعد ذلك نكتشف أن الحكومة فى حيرة شديدة وهى توهمنا انها تبحث حقا عن مستحقى الدعم والمساعدة ، وهذه هى المصيبة الجديدة التى يجب أن ينتبه إليها الجميع !!

أن الحكومات تقوم بقراءات خاطئة للوضع الراهن للمجتمع المصرى، هم لم يقوموا بقراءة خاطئة لكتب النظام الرأسم إلى لكنهم يخطأوا فى قراءة الواقع المجتمعى لهذا الوطن كيف ذلك ؟.ما هو المطلوب ؟

الرئيس يتكلم كثيرا جداً عن العدل الإجتماعى ، والعدل الإجتماعى سوف يتحقق عبر منظومة صحيحة الدعم، أولا ما هو العدل الإجتماعى ؟ العدل الإجتماعى يعنى إشباع حاجات ومتطلبات العيش الانسانى للمواطن ولو فى حدها الادنى ، ولكى تقوم بعملية الأشباع للإحتياجات الأنسانية للمواطن المصرى ، من مسكن وملبس ومأكل وتعليم وصحة ، وأظن أن من يحتاج إلى إشباع من مواطنى هذا البلد سيصل حتما إلى 60% من المجتمع، وبالنسبة لموضوع الدعم أكتشفنا ظاهرة خطيرة جداً وهى أن الدعم المقدم للسلع الغذائية الاساسية يساوى 19.5% من قيمة الدعم ، اما الباقى وهو 74.6% يذهب لدعم البترول ، بما يعادل 59 مليار جنيه ، منهم 9 مليار لانبوبة البوتجاز وهذه هى التى يستخدمها الفقراء ورغم الدعم إلا أن سعر الانبوبة تباع بثلاثة اضعاف سعرها ، اما الخمسين مليار المتبقية فتذهب إلى دعم الطاقة للمصانع !!والغريب ان تلك المصانع تاخذ المدخلات ومستلزمات الانتاج بالسعر المدعوم فى نفس الوقت الذى تبيع فيه المنتج النهائى بالاسعار العالمية !! فتكون النتيجة اننا فى حالة من الارتباك غير المنطقى ، الخلاصة أن هذه النظرية فى جوهرها خاطئة .. لماذا ؟ لأنه لوكانت النظرية اننا نقوم بعمل تنمية فقط فسوف نكتشف من خلال الارقام التى اذاعتها الحكومة ان معدل النمو 7.1% فى العام 2006، 2007، أما العام الحالى سيصبح معدل التنمية 7.5% ، وإذا سرنا بهذا المعدل ووفق نظرية الحكومة ينتهى الفقر خلال بضع سنوات

اذن اننا امام نظرية ثبت ويثبت خطئها فى الواقع العملى وهذه النظرية ليست جديدة بالمناسبة ، لانها كانت نفس نظرية المستعمر الاوربى الذى كان يهدف إلى امتصاص موارد مستعمراتها وسقطت هذه النظرية بنجاح حركات التحرر من الاستعمار ، والأن يتم إعادة نفس النظرية ولكن بدون مستعمر أجنبى وها هى النتيجة سلسلة من الاعتصامات والإحتجاجات وطلبات زيادة الاجور وتزداد الأسعار فتزداد

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

الأجور لتزداد الأسعار من جديد وهكذا ندور في دوامة ودائرة خبيثة

وهذا صحيح لكن هناك مشكلة أخرى .. أولا هي تعالج القضية بطريقة غير زكية ، فكلما ذهب العمال او موظفوا الضرائب العقارية وقالوا (إحنا مش لاقيين ناكل) فتقول الحكومة (معنديش فلوس) وتضيف الحكومة انا لو طبعت فلوس زيادة سوف ترتفع الاسعار ، وتبدأ المباراة بين الجماهير والحكومة .. أنا عايز .. لا مفيش .. أنا عايز .. لا مفيش وهنا تبدأ عملية الإعتصامات فتقول الحكومة انا (ما حدش يلوى دراعى) فيواصلو الاعتصام فيتلوى دراع الحكومة بعد ذلك ، إذن هم يعلمون انه لا مخرج لها إلا أن تنتزع ما تريد عبر الاحتجاجات أو الاعتصامات ويسرى في هذا المناخ ان الحكومة (تخاف ما تختشيش) إذن نحن نعاني من نظرية خاطئة من الأساس إنها خاطئة جذريا حيث تقوم على أساس ممالئة الأغنياء وزيادة ما يحصلون عليه من إجم إلى الدخل القومي .. إن نسبة الأجور إلى إجم إلى الدخل القومي العام كانت عام 1975 نسبة 47 % أما الان فإن النسبة اصبحت 26 % ، إذن تمركز الثروة في يدى مجموعة بسيطة وتمركز الفقر عند غالبية الشعب ، هذا الوضع لا يمكن أن يستمر لأنه من الممكن أن يحدث ما لا يحمد عقباه ، لأنني أعتقد أنه إذا تراكم ما هو (فئوى) بمعنى ان المعلمين والاطباء والمهندسين والمحامين كفئات (مجتمعية) لكل منهم مطالبه الخاصة والتي يعبر عنها بشكل فئوى .. وهنا بالضرورة سيتحول الموقف إلى ما هو مجتمعي بمعنى انك لن تجد فئة واحدة تتحرك وإنما ستجد ان المجتمع كله سوف يتحرك في إتجاه واحد .. وهذه هي المشكلة الحقيقية ..

بيد ان هناك جذورا تاريخية وثقافية وعقائدية ألقت بظلالها على منظومة الفكر السائد ومن ثم منظومة الحكم وآلية التعامل بين الحكام والمحكومين ، فلا يجب ان نلغى العقل وننحى المنطق .. وهنا تجدر الإشارة إلى قضية أعتبرها هي الجذور الأولى واللبنة الأساسية لمنظومة التشويش الفكرى والقهر الإنساني إنها قضية خلق القرآن فالخليفة المأمون أصر على فكرة (خلق القرآن) فأمر بامتحان العلماء والفقهاء ، فكل من أنكر خلق القرآن يضرب .. يعذب .. يسجن ..حتى يتوب ويعترف بـ (خلق القرآن) !!

حتى ان الإمام احمد ابن حنبل تم حبسه وكانت محنة كبيرة وعاها التاريخ ،أتاه عمه وقال له يا بنى لماذا لا توافقهم على ما يقولون حتى تنجوا من هذا العذاب حتى ولو كانت تلك الموافقة ظاهرية .. قال له ياعماه ...

(اذا سكت العالم تقية والجاهل يجهل فمتى يعلم الناس) .. هنا بدأت فكرة أن تقول عكس ما تفعل ، تتكلم عن حرية الرأى .. عن حرية الفكر.. وتفعل عكس ما تقوم تماما !!

والان انت تتكلم عن تعديل للدستور وعن قانون لمنع الاحتكار وقانون لمحاكمة الوزراء وقانون للكسب غير المشروع وقانون لحماية المستهلك لكن في النهاية هل يتم تطبيق تلك القوانين وهكذا خلقت فكرة التقية عند المثقفين وهم الفقهاء و العلماء والشعراء فسمعنا ابيات شعر بقيت شاهدة على تلك العصور..

ما شئت لا ما شاءت الاقدار فاحكم فأنت الواحد القهار
فكأنما أنت النبي محمد وكأنما أنصارك الأنصار

تلك هي الطريقة التى أديرت بها العلاقة بين الحاكم والمحكوم اذن العلماء والفقهاء كرسوا أفكارهم لخدمة السلطان ويقولون العكس تقية بينهم وهكذا تنتهى عملية تدمير المثقف لكى يستنسخ هذه الايام فتولد عندنا (المثقف الحرباء) الذى يتلون ويتغير ويتبدل مع كل حاكم هذا المثقف هو اخطر واشر انواع البشر في مجتمع مثل المجتمع المصرى والعربى ووصل الامر بالعلماء ان يقوموا بمجاراة السلطان ويسخرون علمهم لخدمة افكار غيبة عند السلطان فمثلا في دولة مثل السودان تقدم احد العلماء وقال ان لديه وسيلة لمضاعفة الدخل القومى بما لا يتوقف .. كيف ذلك ؟ قال (نسخر الجان كما سخره سيدنا سليمان)

هذه هى الخرافات وهذا هومستوى الفكر

يا سيدى يجب ان يتم تحرير العقل من هذه الخرافات ويجب ألا يكون هناك قيد على العقل إلا العقل ذاته ،وإعمال العقل أبدا لن يقودنا إلى الكفر كما يخاف البعض ، انظر معى إلى المصريين البسطاء هم افضل المؤمنين في العالم قالوا (ربنا عرفوه بالعقل)

اذن تنمية العقل من تنمية الايمان لإن الايمان عندما يأتى ليس فقط عن طريق التسليم وانما عن طريق اعمال العقل واذا استعمل العقل بحرية سيكون هناك امكانية للتقدم العلمى ولنا في باكستان العبرة والعظة

إذن العقل والعلم والحرية هما معا السبيل الوحيد للنهوض بهذا المجتمع فالعقل النابه سيصل بنا إلى قواعد العلم والعلم حتما سيصل بنا إلى آفاق الحرية وبالثلاثة سنصل حتما إلى ما نريد .

ولإن الدكتور رفعت السعيد رئيس أهم حزب سياسى فى مصر من حيث الاستقرار والهدوء وعدم وجود صراعات وقضايا بين قياداته فكان من الضرورى ان أسأله عن الاداء الحزبى فى مصر فقلت له ..

يقول الكثيرون عن الأحزاب المصرية أنها احزاب ورقية و لا وجود لها فى الشارع بيد انها (يافطة) و(صحيفة) و (مقر)

ويقول البعض أن النظام الحاكم هو سبب تهميش دور الاحزاب ويقول البعض الاخر ان الاحزاب ذاتها غير مؤهلة لممارسة السياسة بطريقة ديمقراطية ..

دكتور رفعت كيف ترى الخريطة الحزبية فى مصر ؟؟

تقول أن الحياة الحزبية ضعيفة أقول لك فورا .. نعم ..وهناك اسباب عديدة منها ما هو ذاتى ومنها ما هو راجع إلى النظام ، فهناك بالفعل مشاكل حقيقية فى العمل الحزبى فى مصر فمنذ خمسين سنة ونحن نتكلم عن العمل الحزبى ، فالاتحاد الاشتراكى وقبله هيئة التحرير إلى أن وصلنا إلى الحزب الوطني ، فنظام الحزب الواحد الذى يتلقى شيئا من اسفل الهم إلا التقارير ، لكن لا يستجيب لأى شيئ يأتى من أسفل فكل التعليمات تأتى من أعلى ، ولا أحد يتعلم من التجربة ، وكانت العناصر التى ناوئت السادات هي قيادات الاتحاد الاشتراكى وكانوا يقولون ان معهم أكثر من ستة ملايين مواطن وكانوا يقولون ان التنظيم الطليعي معهم أيضا وكذلك قالوا ان القوات المسلحة والإعلام والمخابرات حيث ان فوزى وفايق وأحمد كامل معهم كذلك ، وما أن جلس السادات على الكرسى إكتشفوا أن المثقف الحرباء ما زال موجود وهنا لا أجد أظرف من المثل المصرى (اللى يجوز أمى أقوله يا عمى) الستة ملايين مواطن خرجوا يهتفون للسادات ..

(إفرم .. إفرم ياسادات) فالحياة الحزبية إجتثت من جذورها مع قيام الثورة عام 1952 وقام نخبة من كبار الكتاب والمفكرين بإدانة الحياة الحزبية وإدانة التعددية الحزبية ، وكبار كتاب يكتبون الان عن الديمقراطية والحرية والتعددية والزفت !! وانفعل الدكتور رفعت السعيد إلى أقصى درجة وقال .. هؤلاء هم الذين كرسوا فكرة الحاكم الواحد المتحكم في كل شيء ،

وهم أنفسهم الذين جاءوا بفكرة أهل الثقة وأهل الخبرة فكأن أهل الثقة شرط ألا يكون لديهم خبرة ، وأهل الخبرة دائما غير موثوق بهم !! إنه عبث وتهريج إلى أقصى درجة وناتى للأسباب الموضوعية التى اثرت على الحياة الحزبية فى مصر وهنا أعتبر ان لجنة شؤون الأحزاب ، التى تجعل الأحزاب يخرجون منها وكانهم يخرجون من ثقب إبرة . فتكون النتيجة ان هناك ترخيصا او رخصة . سجل تجارى إذا حضرتك أخذت هذه الرخصة ووضعتها فى جيبك معنى ذلك أن الحزب أصبح فى جيبك !!وتبحث عن شقة مفروشة ومجموعة من الشباب ليعملوا فى جريدة الحزب التى لن يقرأها أحد ، وهنا ناتى للسبب الثانى والذى أعتبره من أهم اسباب ضعف الاحزاب ، وهو إنحياز وسائل الإعلام للحزب الحاكم وهو الحزب الوطنى الديمقراطى ، وإذا حدث وتمت دعوة أحد قيادات الاحزاب فى أحد البرامج التليفزيونية ستكون بالتأكيد لمدة لا تزيد عن ستة دقائق مثلا وتجد ان نوعية الأسئلة من عينة ما رأيك فى الرئيس بوش ؟ ما رأيك فى الإخوان المسلمين ؟ ما رأيك فى أولمرت ؟ ويبدأ الضيف الذى يمثل حزبا من الأحزاب فى الهجوم على امريكا وعلى الإخوان وعلى إسرائيل وينفعل ويتفاعل مع الأسئلة ومع مقدمى البرامج ومن المحتمل ان يكون الكلام من النوعية التى تعجب الجماهير ، لكنه لا يسألك ويقول لك (ما رأيك فى نظيف مثلا ؟) وهذا يذكرنى بالنكتة الشهيرة ان واحد امريكى بيقول لواحد سوفييتى انا أقدر أقف فى البيت الأبيض وأقول .. يسقط ترومان !! فرد عليه السوفيتي ما أنا أقدر أقف فى الكرملين وأقول يسقط ترومان !! إذن احتجاز الإعلام وتصور البعض أن الإعلام خاص به وبحزبه وبحكومته دون غيره وهذا غير صحيح لإن وسائل الاعلام القومية ملكية قومية وليست ملكية أحد

فإذا كنت تعجز عن مخاطبة الجماهير فكيف تصل إليها ؟؟ هنا يجب ان أنزل إلى الجماهير .. إلى الشارع ولكن ... ممنوع التظاهر ممنوع المؤتمرات خارج مقر الاحزاب .. ممنوع التواصل مع الجماهير ، التعددية الحزبية تحتاج إلى تكافؤ حقيقى للفرص وأنا أشبه ما يدور بمباراة فى كرة القدم والكاس محجوز مقدما للفريق الوطنى الديمقراطى ، وإذا افترضنا جدلا ان الفريق الأخر أحرز هدفا تجد ان الحكم وحاملى الراية والمراقب يقومون بإلغاء ا لهدف فورا وبلا تفكير وإذا إعترض احد يقوم الحكم بإخراج الكارت الأحمر وبلا تفكير فورا

ومع ذلك فهناك أخطاء داخل الأحزاب وهنا فى حزب التجمع لدينا أخطاء

والمشكلة ان تركن الأحزاب إلى ذلك وترجع مشاكلها إلى الأسباب الخارجية ، ويتم إلصاق كل أنواع الفشل الحزبى إلى الحكومة والحزب الحاكم ، ونحن فى حزب التجمع نحاول ان نبنى بناءا ديمقراطيا سليما ، ونحاول ان نكون نموذج يحتذى به ، حيث قررنا الا يستمر احد فى موقعه التنظيمى والقيادى أكثر من دورتين ، كذلك نحاول ان نؤثر فى الشارع ، نحاول ان نكون حزبا محترما ، نحاول ان نكون جريدة محترمة لا تباع ولا تشترى ولا تبتز ولا تبتذل وهذه المبادئ تحملنا أعباء كثيرة

إذن هى منظومة متكاملة ومع سياسة الإفقار انت تقع فريسة لزيادة اسعار ورق الصحف وزيادة المرتبات وزيادة تكلفة الطباعة والتجهيزات كل هذا ونجد ان السوق مكدس باشكال ونماذج صحفية مجهولة التمويل ، من الممكن ان تكون ستارا لعمليات غسيل الاموال فتكون الإعلانات شبه مجانية ، حيث يستفيد الجميع أما الخاسر الأوحد فهى الصحافة المصرية

فالحياة الحزبية من الممكن ان تنهض من خلال شيئين :

الاول هو النهوض بالحزب الوطني لإننا ندعو للمعاملة بالمثل فإذا قام الحزب الوطنى بمظاهرة لابد وأن أقوم كحزب بعمل مظاهرة مثيلة

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

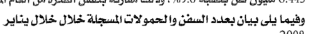
الثانى تغير المناخ العام فى المجتمع
شجعنى حديث الرجل عن الحياة الحزبية وعن سياسة الإفقارأن أتحدث عن الطبقة الوسطى فى المجتمع المصري
دكتور رفعت السعيد
لقد انتقلت الطبقة الوسطى إلى مثواها الاخير ولم يشارك حزب التجمع فى تلك الجنازة
دكتور اين ذهبت الطبقة الوسطى فى المجتمع المصرى ؟؟
عندما تتمركز الثروة تصبح حالة الإشباع غير ممكنة بالنسبة للطبقة الوسطى .. ونتيجة لذلك تنتشر الرشوة والمحسوبية وتزداد معدلات الجريمة .. وإذا أرادت الدولة ان تقوم بعملية إصلاح إجتماعى أو سياسي
لابد من إعادة النظر فى توزيع الدخل القومى العام بحيث أن يصبح نصيب الأجور فى الموازنة العامة للدولة أكبر مما هو الان ، وبالفعل تلاشت الطبقة الوسطى التى كانت تقود المجتمع ويكون الحراك الإجتماعى ، ناتج عن التعليم والعمل ، أما الأن فالمعايير قد تبدلت وتغيرت إلى حد بعيد ، وأصبحت الطبقة الوسطى فى خبر كان نتيجة التغيرات الحادة التى شهدتها الساحة المصرية
دكتور رفعت السعيد أن مصر شهدت خلال الفترة الماضية سلسلة من الإحتجاجات أخذت أشكالا عديدة منها الإعتصامات والإضرابات والمظاهرات كيف يرى الدكتور رفعت السعيد هذه الظاهرة ؟
هل هى فرط إحتقان شعبى ام هى فرط حرية وديمقراطية ؟ وفى كل الاحوال هل هذه التغيرات تصب فى مربع الايجابيات ام مربع السلبيات ؟
إن فرط الإفتقاد إلى الإشباع يبقى هو السبب الأقوى ، وهو تعامل غير ذكى من الحكومة تدفعهم دفعا إلى الإعتصامات والإضرابات ، وأتذكر أننى تلقيت سؤالا .. هل اليسار هو الذى ينظم الاعتصامات ويحرك الشارع فقلت
(يا ريت) إن الذى يحرك الإعتصامات والإضرابات هو الدكتور يوسف بطرس غ إلى !! الذى يقول للجماهير الغاضبة (لا) حيث يذهب إليه الناس ويقولون له (عايزين) يقول لهم (ما فيش) (ماعنديش) وعندما يعتصمون يقول لهم وزير المالية (أنا محدش يلوى دراعى) فلما (يتلوى دراعه) وتتحقق مطالبهم تصبح سياسة لى الذراع هى الأجدى لدى من يبحث عن حقه فى هذا البلد
قلت للدكتور رفعت هل يعنى ذلك أنها ظاهرة إيجابية ؟
قال بالتأكيد هى كذلك لكن فى النهاية هى مخيفة .. مخيفة جدا ، فكما قلت إذا تحول ما هو(فئوى) إلى ما هو(مجتمعى) فهنا تكمن الخطورة التى أحذر منها ، ويجب أن يعيها الجميع
دكتور رفعت السعيد (الإخوان .. الإخوان) لماذا كل هذا العداء ولماذا كل هذا الرفض ؟؟
قال لى بسرعة . اسمع . الإخوان المسلمين إذا كانوا جماعة دعوية أهلا بهم ومرحبا ، وإذا كانت لديهم الرغبة فى تكوين حزب سياسى فلابد أن يتخلوا عن التمسح بالدين ، الدين لا يجب ان يتداخل مع السياسة ، فالسياسة هى تسليم بالخصومة ، فلو أننا متفقون لماذا نقوم إذن بتكوين وتشكيل أحزاب سياسية، ومن جعل السياسة دينا فكأنما جعله خصومة ، وكل أزمة إقتصادية خانقة بالتاكيد لا مخرج منها إلا السماء لا مخرج منها إلا الله ، وكلما ذهبت يمينا أو يسارا فلن تجد إلا طريق الله .. والوصول إلى طريق الله لا يحتاج إلى وساطة ولا يحتاج إلى وسيط .. إذن لن نقبل أن يأتى وينصب نفسه ممثلا للسماء ، فالخلط بين الدين والسياسة كارثة .. ليس على السياسة فقط ولكن على الدين أيضا ، وهنا أذكر قول حسن البنا بأن هذا المنهاج كله من الإسلام وكل نقص منه هو نقص من الدين ذاته ، بمعنى أنك إذا كانت لك ملاحظة ما على سطر فى هذا المنهج فإن ملاحظتك ينظر إليها على أنها ملاحظة على الدين والشريعة الاسلامية وهذه هى الخطورة .. إذا قلت أن هذا السطر فى هذه المسألة خطا تجد من يقول لك .. (يا كافر هو فيه حاجة فى الدين غلط) وإذا قلت ان موضوع الإسكان غير مناسب وفقا لمنهاجكم قال قائل (يا كافر .. وهل هناك فى الإسلام شيئ غيرمناسب) وهذا يؤدى إلى قيام فكرة الدولة الدينية ، والان نحن نتكلم عن الحاكم الذى جعل المثقف كالحرباء يتلونون فما بالك لو ان الحاكم ذاته وقال انا أيضا ممثل السماء ، فإذا وصل حزب اسلامى إلى السلطة هل يعنى ذلك ان الاسلام نفسه هو الذى وصل للسلطة ؟؟ وإذا سقط مرشح ما يرفع شعار
(الاسلام هو الحل) هل يعنى ذلك ان الاسلام هو الذى سقط أم ان الشخص هو الذى سقط ؟؟ وبالنسبة للناخب الذى يريد ألا يعطى صوته لمرشح يرفع راية الاسلام تجد من يقول له أنت تريد ان تسقط الإسلام طالما لن تعطى صوتك لمرشح يرفع راية الإسلام !! وبالت إلى أنا ضد مبدأ الخلط بين الدين والسياسة ، فالإخوان إذا جاءك كحزب سياسى بشعار لابد ان يبتعد ليس عن تعاليم الدين وإنما عن رفع شعارات دينية كشعار الإسلام هو الحل الذى أعتبره شعار مضلل .. وهنا أذكر أننى كنت فى أحد البرامج التلفزيونية وكان معى احد قادة الإخوان وكان شعار الإسلام هو الحل هو محور الحوار وكان أمامى كوب من الشاى فقلت لهم
(الشاى ده ما فيهوش سكر) فقالت مقدمة البرنامج هاتوا السكر للدكتور بسرعة.. قلت إذن يبقى (السكر هو الحل) قالت لى المذيعة يعنى إيه ؟ قلت إذا افتقد شيئ صار وجوده هو الحل ، فإذا قلنا أن الإسلام هو الحل هذا معناه انه لا يوجد اسلام فى هذا المجتمع من اللأساس !!هل نحن مجتمع كافر إذن ؟ إنه شعار يدغدغ أحلام الناس ولكن الناس لا تتأمل هذا الشعار !! فطالما أن الإسلام موجود فكيف يكون هو الحل إذن ؟؟والسؤال الذى يطرح نفسه الان هل يمكن قيام حزب سياسى للإخوان المسلمين ؟ وفقا للقانون والدستور لا يمكن قيام حزب سياسى على اساس دينى وذلك طبقا للمادة الثانية من الدستور وفى قانون الأحزاب لا يجوز ان يقوم حزب وهوفرع لهيئة دولية .. والإخوان فرع للتنظيم الدولى للإخوان المسلمين ،
ولا يجوز لهذا الحزب أن يكون له تنظيم سرى .. والإخوان لهم تنظيم سرى
ويجب أن يقدم هذا الحزب ميزانيته للجهاز المركزى للمحاسبات ، لابد أن نعرف مصادر تمويل ذلك الحزب ، وبالتأكيد هناك تمويل خارجى .. فكيف سيتم إثبات ذلك أمام الجهاز الرقابى ؟؟!!
لذلك هم يقولون انهم سيعلنون حزبا سياسيا ولكن دون عرضه على لجنة شؤون الأحزاب ، وهنا تكمن الخطورة الحقيقية .. هم يفكرون فى إنشاء وتشكيل حزب سياسى لكنه لن يكون حزبا شرعيا وفق رؤيتهم الخاصة
وهذا هو العبث الحقيقى فى الملعب السياسى المصرى ، عموما إذا أرادوا أن يكونوا حزبا سياسيا عليهم أن يذهبوا إلى لجنة شؤون الأحزاب ويتقدموا كحزب سياسى (مدنى) يحترم القانون والدستور الوضعى ويحترموا معطيات قانون الاحزاب ، وإذا لم يناسبهم تلك المعايير الموضوعية عليهم ان يستمروا فى مربع النشاط الدعوى بعيدا عن ممارسة النشاط السياسي
وكانت هذه النقطة هى آخر ما دار من حوار بينى وبين الرجل الذى يجلس على كرسى الرئاسة بحزب التجمع ، ذلك الحزب الذى يقف حارسا امينا على الأفكار اليسارية وحاضنا للمعطيات الوحدوية المبعثرة فى زمن لا يعرف ولا يحترم إلا الأقوياء.

أخبار القنال

414.2 مليون دولار عائدات قناة السويس فى يناير 2008



حققت هيئة قناة السويس خلال شهر يناير 2008 إيرادا قدره 414.2 مليون دولار تعادل 2.28 مليار جنيه مصرى مقابل 349.6 مليون دولار خلال شهر يناير من العام الماضى بزيادة قدرها 64.6 مليون دولار بنسبة 18.5%، وذلك نتيجة عبور 1690 سفينة بلغت حمولاتها 73.821 مليون طن مسجلة زيادة فى أعداد السفن قدرها 61 سفينة 3.7%، وزيادة فى الحمولات تبلغ 6.445 مليون طن بنسبة 9.6%، وذلك مقارنة بنفس الفترة من العام الماضى 2007.



وفيما يلى بيان بعدد السفن والحمولات المسجلة خلال خلال يناير 2008.

- 686 سفينة حاويات حمولاتها الصافية 39.525 مليون طن.
- 280 ناقلة بترول حمولاتها الصافية 11.164 مليون طن.
- 293 ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية 9.560مليون طن .
- 164 سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية 1.770 مليون طن.
- 154 حاملة (صنادل- جرارات متحركة - سيارات) حمولاتها الصافية 7.311 مليون طن.
- 43 ناقلة غاز طبيعى حمولاتها الصافية 3.816 مليون طن.
- 6 ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 208 ألف طن.
- 1 سفينة ركاب حمولاتها الصافية 65 ألف طن.
- 62 سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية 407 ألف طن.

بمقارنة إحصائية الملاحة من يناير 2008- بمثيلتها عن نفس الفترة من عام 2007 - نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية:

- سفن الحاويات بمقدار 6.546 مليون طن بنسبة 19.8%.
- ناقلات الغاز الطبيعى بمقدار 1.475 مليون طن بنسبة 63.0%
- حاملات السيارات 483 ألف طن بنسبة 7.9%
- سفن أخرى بمقدار 131 ألف طن بنسبة 206.5%
- سفن بضائع عامة 198 ألف طن بنسبة 12.6%.

بعد تشكيلها من كوادر رائدة .. تشهد مزيداً من التطور
غرفة ملاحة بورسعيد .. وآليات جديدة للنهوض بالسوق الملاحى

● الحديث عن غرفة ملاحة بورسعيد طويل وزاخر بالعديد من المستجدات والتطورات فبالرغم من النجاح الذى تحقق فى التجربة الأولى كبداية للمسيرة التى إنطلقت منها شرارة تأسيس غرفة الملاحة .. سعت غرفة ملاحة بورسعيد إلى الزحف إلى طريق النجاح الذى تحقق بثبات، ورغم الصعاب والعقبات التى واجهتها الإدارة الجديدة فى بداية تشكيلها .. إلا أن القيادة الواعية وفريق العمل المتجانس الذى رفع شعار تحقيق الشفافية والمصلحة العامة كان شعاعاً يبث النشاط والحماس فى أرجاء ربوع موانئ بورسعيد.



الأستاذ/ محمد اللمعى
رئيس مجلس إدارة

المهندس/ خالد عبد الملك
نائب رئيس مجلس إدارة

ملامح خطة العمل للفترة القادمة

- رفع كفاءة موانى بورسعيد
- تفعيل الأداء لحل المشاكل المزمنة
- العمل بروح الفريق الواحد
- دعم وزارة النقل وهيئة موانئ بورسعيد
- إعداد ورش عمل

.. لتذليل كافة الصعوبات وخلق مناخ مناسب لممارسة كافة الأنشطة الملاحية .. وبعد تحقيق إنجاز ملموس فى كافة الجوانب شهدت له كافة الأوساط الملاحية على الصعدين المحلى والدولى .. جاءت المرحلة الثانية لتتواصل المسيرة بثقة وإقتدار يقودها قائد متمرس من الرعيل الأول الذى شارك فى إنطلاقة غرفة الملاحة.. شهدت له كافة الأوساط بالخبرة والحنكة، كان لها الأثر الإيجابى فى إنتخابه للمرة الثانية بنجاح ساحق رئيسا للغرفة.. ولعل من المستجدات التى تراءات فى تلك المرحلة هو نجاح فريق العمل الذى بدأ المسيرة والإنطلاقة الكبرى للغرفة الذى كان له بصمة واضحة

.. ولا تزال خطة العمل داخل أروقه غرفة ملاحة بورسعيد مليئة بالأهداف التى تأمل تحقيقها فى الفترة المقبلة وهى إستمرارية تجهيز وعقد ورش العمل التى تهدف فى المقام الأول إلى أداء موانى بورسعيد بكافة أنشطتها بصفة خاصة .. كما أن هدف التنسيق والتوامة بين غرف الملاحة الأربعة هدف أساسى تسعى إدارة الغرفة إلى تحقيقه .. إضافة إلى فتح مجالات جديدة ترفع من شأن جميع العاملين بالسوق الملاحى والمساهمة فى القضاء على البطالة وتحقيق التنمية الإقتصادية لهذه المدينة الباسلة وذلك بالتنسيق مع عدة جهات منها هيئة قناة السويس بتشغيل الأحواض الجافة الخاصة بها بنظام تجارى تنافس بالنسبة للدول المجاورة من ناحية مستوى الأداء والأسعار وبالتالى على فتح مجالا للعمالة البحرية المتخصصة للعمل بهذه الأنشطة

.. وكل هذا يدفع أن نعلن أن غرفة ملاحة بورسعيد على أعتاب عهد جديدة ملئ بالمستجدات والتطورات بتشكيل غرفة ملاحة مميزة مدعمة بأعضاء من ذوى الخبرة والريادة فى هذا القطاع الحيوى لتعد كياناً حيوياً فاعلاً ومشاركاً فى الكثير من القضايا والأمور والإهتمامات التى تشغل بال قطاع أعمال وأنشطة النقل البحرى فى مصر على المدى الأوسع فى منطقة قناة السويس وشبه جزيرة سيناء على المدى الجغرافى الأكثر إلتصاقاً بمجالات أعمالنا

"ربان السفينة .. ومجلسه الجديد"

.. ومن جانبه أكد عادل اللمعى رئيس غرفة ملاحة بورسعيد والذى يعد من الشباب الواعد المتعدد الخبرات فى مجال النقل البحرى.. فور إنتخابه رئيسا للغرفة أنه على مدى السنوات الماضية .. شرفت هذه المجموعة من رجال النقل البحرى الذين يضمهم مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد بخدمة زملائهم من أعضاء هذه الغرفة الرائدة والتى عملت دوماً على الدفاع عن مصالح أعضائها.. ودعم منظومة النقل البحرى المصرى.. والمساهمة فى تطويرها.. وتحسين الظروف التى يمارس من خلالها السادة الأعضاء أنشطتهم المختلفة.

.. وفى الحقيقة لا قيمة لما أنجزناه على مدار الفترة الماضية دون أن نقر ونعترف بأهمية ما أسهمت به أطراف عدة لاسيما مجموعة العمل التى جمعها مجلس إدارة الغرفة خلال الفترة السابقة والذى شرفت بالتمثيل والتكليف خلال الفترة القادمة.. مما يعكس تشريفا لكل فرد من أفراد المجموعة وشهادة حقيقية من السادة الأعضاء بأنهم لم يقصروا فى أداء واجبهم.

.. إضافة لابد أن نذكر لوزارة النقل وقطاع النقل البحرى مدى أهمية الإسهامات التى قدماها لإقتصاد النقل البحرى بصفة عامة ولغرف الملاحة فى مستويات عدة بصفة خاصة

.. كل هذه الإسهامات أثبتت واقعاً جديداً كنا جميعاً حريصين على إستمراره وإزدهاره.

.. ولا يزال جدول الأعمال الذى وصفناه معا مازال مفتوحاً على مستجدات وتطورات قادمة وكذا مجموعة من التحديات نستلزم منا جميعاً أن نشمر عن سواعدنا ونعبئ إرادتنا بالإصرار على الوصول إلى الأهداف التى تحقق جزء منها وما زال الآخر قيد الإنجاز.

.. كل ما نستطيع أن نؤكده كمجموعة عمل واحد تعمل بروح

.. الفريق الواحد أن نساعى جاهدين للدفاع عن مصالح وحقوق السادة الأعضاء وجميع العاملين فى نطاق وشعبة النقل البحرى بمدينة بورسعيد.. وأن نعدهم ببذل الجهد لنكون عند حسن ظنهم بنا.. كما نعدهم بأن نعمل خلال الفترة القادمة على توثيق الصلات مع وزارة النقل وقطاع النقل البحرى وهيئة موانى بورسعيد وكل الجهات الرسمية والعامة ذات الصلة

.. كما أهيب بالسادة الأعضاء بالمشاركة والمساهمة فى أنشطة الغرفة ودعمها المستمر والتأكيد على مكانتها بوصفها القناة الشرعية للدفاع عن مصالح العاملين المشتغلين بالنقل البحرى وتطوير أنشطته.

.. فى النهاية أود أن أبعث رسالة شكر وعرفان للأخ والصديق رجل الأعمال والخبير البحرى الدكتور/ محمد الصياد الذى أرسى معنا أركان هذه الغرفة وتابع بكل همه ونشاط الأهداف التى سعينا إليها جميعا وتحقق العديد منها..

اليوم وهو ليس بعيداً عنا نتمنى لنا التوفيق فى مجالاته المتعددة.. آملين أن يفى بوعده أن يكون عضوا فعالا حريصا على المساهمة فى أنشطة الغرفة ودعمها من مكانه الجديد.





الأستاذ/ عادل الشرقاوى
أمين الصندوق

الأستاذ/ عمرو مصيلحى
سكرتير عام الغرفة

الأستاذ/ أحمد سعيد شرف
عضو مجلس إدارة

أحذروا من خيوط الشبكة العنكبوتية

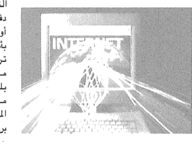
بزعم جنى الملايين

بقلم / محمد صابر



مع دخول الإنترنت أصبح هناك العديد من الأسواق والتى يتم فيها عمليات البيع والشراء وتذليل وتبادل الخدمات ونشر الإعلانات لكثير من السلع والبضائع وذلك لأن الإنترنت أصبح سوقا مفتوحة لكل الدول وأصبح الباب على مصراعيه لأنواع جديدة وحديثة من الجرائم والخدع وكافة أشكال النصب ومن هذه الصور بعض المواقع التى تدعى إنها ستجعلك من الأثرياء فى غضون ساعات بل دقائق أيضا وستجنى لك الملايين بأيسر الطرق وأبسط السبل وبأقل مجهود والكثير منا جرب هذه المواقع فحلم بالثراء السريع كحلم كثير من الشباب ولكنهم أصابوا بخيبة أمل كبيرة من تلك المواقع الكاذبة وتنتشر عمليات النصب والإحتيال على الإنترنت كإنتشار الشبكة نفسها حول العالم وتطالعنا كل يوم الصحف والمجلات وكافة وسائل الإعلام بشكل متواصل عن المستجدات فى عالم الإنترنت وما يحدثه مافيا الإنترنت وتعتبر حوادث وقضايا الإنترنت ليست وليدة اليوم أو الغد بل هى قائمة منذ مئات السنين وتطورت أشكالها وصورها من صور بسيطة وبدائية لأخرى تواكب العصر وتواكب التكنولوجيا الحديثة وتعاصر الزمان والمكان وحسب الدول وطبيعة البشر من إحتياجات وطموحات وطمع وجشع لا ينقطع والكثيرون يسعون وراء الثراء مهما تكبد عنائهم فى الحصول عليه وبأية وسيلة يتفانون من أجله وهذا ما يلجأ إليه النصاب ويلعب على وتره ليوقع بضحيته ولم تخل شبكة الإنترنت من الخدع والمكائد التى يخفيها مصمموا المواقع على صفحاتهم.

ومن الجرائم المستحدثة الجرائم المرتبطة بالتجارة الإلكترونية والمتمثلة فى التعرف على أرقام بطاقات الدفع والائتمان وإستخدامها جرمياً والدخول عبر قواعد البيانات وملفات الأرشيف الخاصة بأية جهة والإستيلاء على ما بها من معلومات وبيانات، وصور أخرى وهى حملات التبرع عبر الإنترنت ووهم الضحايا بإرسال النقود إلى مستحقيها وهم الناجين من الكوارث والضحايا والإغاثات والجمعيات الخيرية ومستشفيات الأورام والسرطانات وذوى الحاجة وكل ذلك يتم عبر رسائل إحتيالية للبريد الإلكترونى أو عبر إعلانات فى المنتديات الموجودة على الإنترنت، وترتبط عمليات النصب الأخرى والتى ترتبط أرتباطاً وثيقاً بالمغامرات واليانصيب والجوائز التى تتطلب من المشتركين دفع رسوم أو ضرائب أو اشتراك لتعود عليهم بأضعاف مضاعفة منها أن ترسل 6 دولارات لمجموعة من المحتالين فى أكثر من بلد وكل دولار يذهب لبلد معين ويقومون هم بجمع المال وأخرى رسالة تصل إلى بريدك الإلكترونى تفيد بأنك ربحت آلاف الدولارات ويطلب منك تعبئة معلومات عنك وتحويل مبلغ 800 دولار ثمن التعبئة وثمن الإجراءات المتبعة ويعلمك أنه لا يمكن خصم المبلغ من الجائزة وبذلك يكون قد تعرف على حسابك البنكى وهو هدفه الأساسى ومؤخرا أيضا كشفت مباحث الأموال العامة عن تعرض عدد من المصريين معظمهم من رجال الأعمال وأصحاب الشركات ومن لديهم قدرات مالية لعملية نصب مجهولة على يد عدد من العصابات ومعظمهم من الأفارقة وخاصة النيچيريين عن طريق غرف الدردشة وهى عرض كميات كبيرة من الأوراق التى صبغها بمواد كيميائية مدعين أن تلك الأوراق دولارات أمريكية حصلوا عليها من أموال الإعلانات التابعة لهيئة الأمم المتحدة وأن هذه الأموال التى تم صبغها تحتاج لأموال أخرى لإزالة الصبغة وبذلك يأخذوا من الضحايا آلاف الدولارات بعد إقناعهم بأن لديهم الملايين منها ، ومنهم من يقنع الضحية بأنه تابع لجمعية تساعد ذوى الإحتياجات الخاصة فى كل الدول ولديهم رصيد بالملايين فى البنوك الأفريقية ويرسلوا بالفعل لضحاياهم أوراق تابعة لبنوك أفريقية وما هذه البنوك إلا جزء من الشبكة الإجرامية وبعد ذلك يقنعوا ذوى الإحتياجات بأنه لإرسال هذه المساعدات يجب أن يرسل إليهم ثمن التحويل وهكذا ينجحوا فى الإستيلاء على الآلاف من الدولارات ويكتشف الضحية أنه كان أحد ضحايا هذه المنظمات التى تبعث بالملايين من الرسائل اليومية إلى ضحاياها لتستدرجهم عبر الغرف أو ما يطلق عليها (الشات)، والمشكلة الكبرى أنهم نجحوا فى إيقاع بعض المواقع نفسها فى الإستيلاء على حساباتها وإقفال كثير من الحسابات الخاصة بها وأكتشاف أصحاب المواقع بعدها أنهم تعرضوا لعملية نصب لاتقل عن 15000 دولار أمريكى كحد أدنى ووقع أكثر من 750 موقعاً بهذه الطريقة أغلبها مواقع سعودية. وهذا ما صرحت به قناة (الجزيرة) فى حديثها والجانى يقيم بالسعودية ولكنه غالبا لا يحمل الجنسية السعودية.



وأخيراً: هناك مواقع تهدف لمراقبة التسوق وتقديم المعلومات حول الشركات التجارية ومحاربة المخادعين الذين يقومون بالتحايل على المتسوقين ومستخدمى الإنترنت ولكن برغم كل هذه المحاولات إلا أن أشكال وصور النصب والخدع مازالت قائمة وتتم كل يوم، ولا يسعنا إلا أن نعزى هؤلاء الضحايا ونقول لهم أن القانون لا يحمى المغفلين.

ملامح القضاء عبر العصور

الجزء الثالث

بقلم/ هشام السيد أحمدانى - باحث فى التاريخ والآثار

نواصل عزيزى القارئ فى هذا العدد - مقالنا - ملامح القضاء على مر العصور فى جزئه الثالث والأخير - وكنا قد أستعرضنا فى العددين السابقين تطور القضاء - تاريخيا - منذ العصر الفرعونى ومرورا بالعصرين اليونانى والرومانى والعصر البيزنطى (الرومانى الشرقى) والعصر الإسلامى حتى الدولة العثمانية بل وتحدثنا عن مختصر عن القضاء فيها واليوم نواصل هذا الموضوع على النحو التالى ..

فقد أنشأ محمد على باشا والى مصر من جانب الدولة العثمانية مجلسين للتجار أحدهما فى القاهرة والثانى فى الإسكندرية وقد ابقى الوالى سعيد باشا عليهما وعند تولى الخديو إسماعيل باشا بن إبراهيم بن محمد على باشا بن إبراهيم أغا (والد محمد على باشا) ابقى على مجالس الأحكام التى كانت موجودة من قبله فى عصر محمد على وعباس الأول وسعيد باشا وأضاف إليها مجالس قضائية أخرى (بمثابة محاكم) ومنها (مجلس مصر ويختص بقضاء مصر والسويس والجيزة - ومجلس بنها ويختص بقضاء القليوبية والمنوفية ومجلس المنصورة ويختص بالشرقية والدقهلية ... ألخ كما أبقى على مجلس التجار بالقاهرة والإسكندرية وكذلك المحاكم الشرعية كما كانت فى عهد سلفه سعيد باشا ثم تم إنشاء المحاكم المختلطة عام 1875م (محاكم الإصلاح) بعد إتفاقية ضمت العديد من دول العالم كفرنسا وإنجلترا والنمسا والمانيا وروسيا .. ألخ وهذه المحاكم تختص بالآتى:

1 - فض المنازعات المدنية بين المصريين والأجانب والأجانب من مختلفى الجنسية.
2 - فض المنازعات العقارية بين الأجانب.
3 - النظر فى المخالفات الجنائية البسيطة أما الجنح والمخالفات فهى من أختصاص المحاكم القنصلية.

وبظهور المحاكم المختلطة تم إلغاء مجالس التجار وظهرت محاولات عديدة لتعريب تقنين نابليون بونابرت فى عهد إسماعيل ومن بعده فى عهد الخديوى توفيق وبعد ذلك ولظروف سياسية وإقتصادية تم إلغاء المحاكم المختلطة بضيق المكان بذكرها دفعا للإطالة وجلبا للإختصار - وبدأ الكيان القضائى المصرى الوطنى يولد فقد صدر المرسوم رقم 68 لسنة 1931 بإنشاء محكمة النقض المصرية فى عهد الملك فؤاد الأول ثم تبع ذلك إنشاء محاكم الإستئناف العالى والمحاكم الإبتدائية والمحاكم الجزئية والقضاء فى مصر ينقسم إلى قضائين الأول عادى والثانى إدارى وهناك قضاء إستثنائى بالإضافة إلى النوعين السابقين هو القضاء العسكرى أما القضاء العادى فيتكون من القضاء المدنى الشامل بما يشمله من أحوال شخصية وقضاء تجارى ومحاكم تنفيذ وعمال وأمور مستعجلة ويتكون البناء الهرمى لهذه المحاكم المدنية من :

أولا : محكمة النقض العليا : وهى أعلى محكمة فى مصر وهى محكمة قانون لا واقع (أى لا يهمها أن زيدا يتشاجر مع بكر مثلاً بل يعنيها أن القانون قد طبق عليهما تطبيقا سليماً أم لا) ولهذه المحكمة أختصاصات كثيرة منها النظر فى الطعن المقدم إليها ضد أحكام محكمة الإستئناف العالى ومن المعروف قانونا أن الطعن بالنقض لا يوقف تنفيذ الحكم المطعون فيه من محكمة الأستئناف كما توجد دائرة لتوحيد مبادئ القانون المستخلصة من الأحكام القضائية ويتم الطعن على الحكم الصادر من محكمة الأستئناف خلال 60 يوماً من صدور هذا الحكم.

ثانيا : محكمة الأستئناف العالى:

وتوجد واحده فى كل محافظة على عكس النقض فواحدة فقط فى مصر مقرها القاهرة .
وتختص محاكم الأستئناف العالى بنظر الطعون المقدمة إليها من المحاكم الإبتدائية.

ثالثا : المحاكم الإبتدائية:

وهى تعد محاكم ثانى درجة (كالاستئناف العالى) لو طعن أمامها على الحكم الصادر من المحكمة الجزئية وتعد محاكم أول درجة - كالمحاكم الجزئية لو كانت تنظر الدعوى إبتداء ولأول مرة خصوصاً لو زادت قيمة الدعوى عن 10000 جنيه .

رابعا : المحاكم الجزئية :

وهى من محاكم الدرجة الأولى وتنظر فى الدعاوى التى لا تتجاوز 10000 جنيه كقضايا الحدود والعمال.

وهناك محاكم نوعيه تختص بالتنفيذ والدعاوى المستعجلة لإنقاذ حالة معينة لا تحتمل طول الإجراءات وهناك القضاء الجنائى والقضاء الجنائى فى قمة هرمه توجد محكمة النقض أيضاً فكما بها شق مدنى لها شق جنائى والمحاكم الجنائية هى :

أولا : محكمة الجنايات : فى الجرائم المعاقب عليها بالسجن والأشغال الشاقة والإعدام كالقتل العمد والسرقة بالإكراه والاغتصاب .. ألخ .

ثانيا : محاكم الجنح والمخالفات : وهى المعاقب عليها - بالحبس والغرامة أو إحداهما بالنسبة للجنح أما المخالفات فلا حبس فيها بل غرامة ومن الجنح هتك العرض وهتك العرض غير الاغتصاب لأن الاغتصاب يعنى الممارسة الجنسية غير المشروعة بين رجل وامرأة بالإكراه أما هتك العرض فهو مجرد الكشف عن عورة إنسان أو باللمس بدون رضاه دون وقوع الممارسة الجنسية غير المشروعة .

وتستأنف هذه الأحكام الصادرة من محاكم الجنح والمخالفات أمام محاكم الجنح المستأنفة . ويمثل الأدعاء أمام هذه المحاكم النيابة العامة ويرأسها النائب العام فالنائب العام المساعد فالمحامين العموم الأول فالمحامين العموم فرؤساء النيابة ووكلائهما وكذلك نجد مساعدى النيابة ومعاونيها .

أما القضاء الإدارى (مجلس الدولة) :

فقد أنشئ سنة 1946 فى عهد الملك فاروق الأول ويختص بنظر المنازعات الإدارية والطعون على القرارات الإدارية ويتكون من المحكمة الإدارية العليا (توازى محكمة النقض) فى القضاء العالى وكذلك محكمة القضاء الإدارى والمحاكم التأديبية العليا والعادية والمحاكم الإدارية ويوجد كذلك هيئة مفوضى الدولة ومن مهامها تهيئة الدعوى وبحث صلاحيتها لعرضها أمام القضاء .

- ويمثل الأدعاء أمام مجلس الدولة أعضاء النيابة الإدارية - وأختصاصهم محدود بالنسبة لنظرائهم فى النيابة العامة.
- وتوجد أيضاً هيئة قضايا الدولة وتتولى الدفاع عن الحكومة أمام الآخرين
- ويمثل الدفاع أمام كل هذه المحاكم هيئة الدفاع المكونة من المحامين وللمحامين درجات أعلاها النقض ثم الاستئناف العالى ثم الإبتدائى ثم الجزئى (تحت التمرين) وللمحامى حصانه قضائية أذ لا يجوز القبض عليه - فى غير حالات التلبس - ألا بإذن من النائب العام أو المحامى العام الأول - وبعد أخطار النقابة بمدة كافية ويعاقب كل من يهين محامياً بالإشارة أو القول بالعقوبة المقررة لمن يهين أحد أعضاء المحكمة.

" وين بديعة يا ماى"

بقلم الأديبة/ دعاء حسين - رئيس القسم الإسلامى بمتحف الإسكندرية القومى

بديعة هذه هى أبنة ريا وحسب الله وهى الشاهدة على أفظع الجرائم التى رأتها أمام عينيها الصغيرتين البريئتين والتى تحملت أثناء مشاهدتها أياها ما لم يتحمله أى طفل فى مثل سنها فلو فرضنا أن أم ريا وسكينة قد قامت بزيارة بنتيها فى السجن - لو فرضنا حياتهما - لوجدنا ريا تسأل أمها عن أبنتها (وين بديعه يا ماى) والسؤال أين هى الآن وما هو مصيرها ؟

ودافعى إلى هذا هو الإنسانية وتتبع حياة فتاة بائسة وشاهدة على أفظع الجرائم وهذا يعد جديرا فى نظرى بالبحث فيه

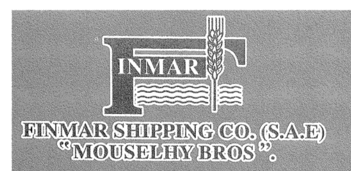
والجدير بالذكر أن الأستاذة / دعاء أديبة تقرض الشعر ومن أمثلة ذلك (مثلاً رثاء مجدى مهنا)

كان مجد كل مصري اليوم ••• كان كبد مليان هموم
كان صرخة كل مكتوم ••• كان دفاع لكل مظلوم
كان قلم يكتب ويزوم ••• كان ألم كل محموم
كان وكان وكان ••• يعنى خلاص مبقاش؟

تنويه

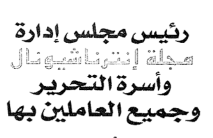
سقط سهوا من الأهداء السابق للسادة الأثريين بمتحف إسكندرية القومى بمناسبة عيد الأثريين كل من الأستاذات أمنية عبد المنعم الأثرية بالقسم الفرعونى بالمتحف ويسرا عيد بالقسم الفرعونى أيضا ونورا محسن بالقسم الإسلامى ويهام شعبان من القسم اليونانى .
والأستاذات إيمان على وإيمان عبد الله وإيمان بخيت والأساتذة أحمد أمين وعمرو عصام ويهام رفاعى وهيام مصطفى من إدارة المتحف والأستاذ/ سالم مصطفى مسئول الأمن بالمتحف وإلى الأمام دائما.

الأستاذ/ هشام السيد أحمدانى
الباحث فى التاريخ والآثار
يتقدم بخالص العزاء إلى الدكتور /إبراهيم درويش
رئيس قطاع متاحف وآثار إسكندرية
فى وفاة إبنة شقيقه المغفور لها بإذن الله
الأنسة/ صافيناز محمود درويش
للفقيدة الرحمة وللأسرة خالص العزاء


INMAR
FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)
"MOUSELHY BROS".

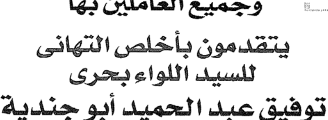

YANG MING LINE


YANG MING LINE



رئيس مجلس إدارة
مجلة إنترناشيونال
وأسرة التحرير
وجميع العاملين بها





يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى

توفيق عبد الحميد أبو جندية



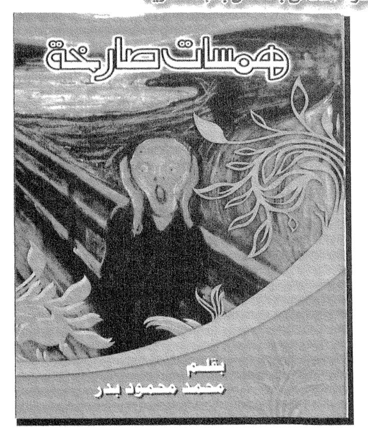
بثقة القيادة السياسية
بتجديد خدمة سيادته
رئيسا للهيئة العامة لميناء الإسكندرية
ويتمنون لسيادته تحقيق المزيد من
النجاح والتقديم والإزدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك



إصدارات حديثة بقلم الأستاذ/ محمد محمود بدر المحامى بالنقض بالإسكندرية





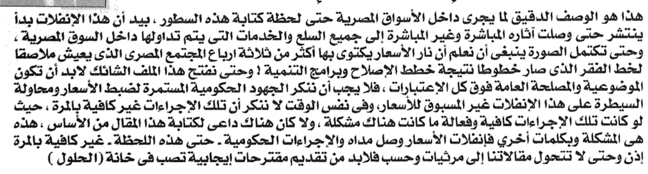
نشأت الديهى يكتب

eldeehy@Yahoo.com

السيطرة على إنفلات الأسعار تبدأ من هنا..
ضبط المنظومة اللوجستية



إنفلات .. إنفلات



هذا هو الوصف الدقيق لما يجرى داخل الأسواق المصرية حتى لحظة كتابة هذه السطور ، بيد أن هذا الإنفلات بدأ ينتشر حتى وصلت آثاره المباشرة وغير المباشرة إلى جميع السلع والخدمات التى يتم تداولها داخل السوق المصرية ، وحتى تكتمل الصورة ينبغى أن نعلم أن نار الأسعار يكتوى بها أكثر من ثلاثة ارباع المجتمع المصرى الذى يعيش ملاصقا لخط الفقر الذى صار خطوطا نتيجة خطط الإصلاح وبرامج التنمية ! وحتى نفتح هذا الملف الشائك لابد أن تكون الموضوعية والمصلحة العامة فوق كل الإعتبارات ، فلا يجب أن ننكر الجهود الحكومية المستمرة لضبط الأسعار ومحاولة السيطرة على هذا الإنفلات غير المسبوق للأسعار، وفى نفس الوقت لا ننكر أن تلك الإجراءات غير كافية بالمرة ، حيث لو كانت تلك الإجراءات كافية وفعالة ما كانت هناك مشكلة ، ولا كان هناك داعى لكتابة هذا المقال من الأساس ، هذه هى المشكلة وبكلمات أخري فإنفلات الأسعار وصل مداه والإجراءات الحكومية - حتى هذه اللحظة - غير كافية بالمرة إذن وحتى لا تتحول مقالاتنا إلى مرثيات وحسب فلابد من تقديم مقترحات إيجابية تصب فى خانة (الحلول)

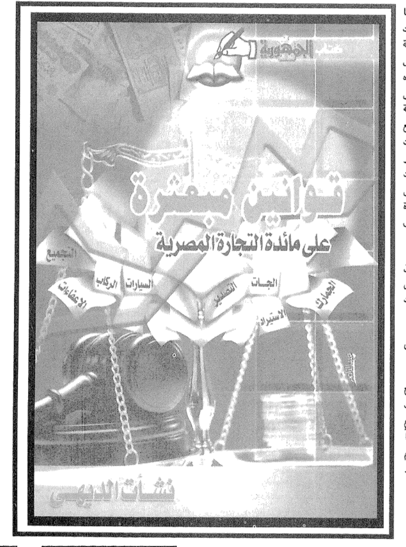
وهنا أرى أن تبدأ الدولة فى إعادة النظر في المنظومة اللوجستية وخصوصا الحلقة الميناثية إستيراداً وتصديراً ، فالتكاليف اللوجستية للسلع والخدمات تعتبر من أهم العناصر المؤثرة فى عملية التسعير وقد تصل نسبة التكلفة اللوجستية إلى أرقام قياسية فى بعض السلع والخدمات خصوصا بعض السلع الإستراتيجية مثل الحبوب والمواد الغذائية ، فإذا تنبهنا إلى هذه النقطة ووضعنا لها من الأليات والقواعد الحاكمة التى نتحكم من خلالها فى المنظومة التكاليفية للعملية اللوجستية ، فإذا قمنا مثلا باتخاذ قرارات تنظيمية تلزم الخطوط الملاحية الأجنبية العاملة فى السوق الملاحى المصرى بأن تضع حدا أدنى لفترات السماح الممنوحة للحاويات ولا يتم تحصيل أية غرامات قبل الوقت المسموح به والمحدد له حد أدنى .. فمثلاً يجب أن يكون هناك قرار وزاري يجرم قيام الخطوط الملاحية أو الوكلاء الملاحيون بتحصيل غرامات من المستوردين المصريين قبل مرور أربعة عشر يوما من وصول الباخرة إلى أحد الموانى المصرية ، ويجب وضع حد أقصى لفئات تلك الغرامة مع ضرورة أن يتم دفع تلك الغرامات - إن وجدت - بالجنيه المصرى وليس كما هو حاصل الآن بأن يتم التحصيل بالعملات الأجنبية ،

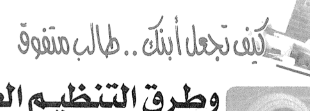
إن جهة ما لا تعرف على وجه التحديد حجم تلك المبالغ لكننى أستطيع أن أؤكد أن تلك المبالغ تفوق التصورات والكارثة أنها غير خاضعة للضرائب على إعتبار انها جزء من اجور الشحن (النوالين) هذه الأموال بمثابة تسربات للعملات الاجنبية إلى خارج البلاد

ومن البديهى أن نعلم أن كل تلك المبالغ يتم ترحيلها من حلقة إلى أخرى لتستقر فى النهاية - كرصاصة غادرة - فى قلب المستهلك البسيط .

والنقطة التالية والتى أرى أنها تحتاج الى مقال منفصل هي ضرورة إصلاح ماسورة الدعم الممنوح (للصادرات الكارثية) وأقصد أولاً بالصادرات الكارثية صادرات الحديد والأسمنت والاسمدة .. تلك الصادرات التى تتمتع بكل أنواع الدعم بدأ من الدعم التراجيدى للطاقة خصوصاً الغاز ومروراً برد ضريبة المبيعات على ما تم تصديره وإنتهاءاً بالإعفاء النهائى من رسوم التداول بالموانى ولأن الموضوع له أبعاد فنية كثيرة ومتشعبة ، فسوف أفرد له مقالاً كاملاً فى العدد القادم إن شاء الله تعالى

●●●●●





بقلم/ وسام غنيم



كيف تجعل أبنك.. طالب متفوق وطرق التنظيم العلمى للدراسة

- مهارة تنظيم الدراسة - طرق التأهيل النفسى للتفوق
- التخطيط وأهميته فى عملية التنظيم
- تنمية الرغبة فى التعلم وتنمية المهارات الأساسية
- أهمية المرونة وإستثمار القدرات

من منا لايحلم بأنه يصبح متفوق هو أو أبنائه ليفخر بهم ولكن هذا الإنجاز لا يتم إلا فى ظروف خاصة نضعها نحن بأيدينا ونتحدى بها الظروف المحيطه بنا ومن هنا يعرض لنا الدكتور/ السيد على شتا كيفية الوصول للتفوق والتنظيم العلمى للدراسة.

- تنظيم الدراسة: دائماً ما نشعر أننا عندما نحب الدراسة ونختارها بحرية نستطيع تنظيم الدراسة طبقاً لطبيعة المقررات وظروفنا العائلية حيث تنظيم الدراسة يأتى من حكمه التوازن بين ظروفنا الخاصة والتزاماتنا العائلية وبين دراستنا.

- كيف تستطيع تأهيل نفسك للتفوق الدراسى؟

هذه المرحلة مؤكد حدوثها بمجرد تنظيم الدراسة وذلك بتحديد الأهداف العلمية والعمليات التنسيقية التى تسهم فى الأرتقاء بمستوى مهاراتك الدراسية (عن طريق الإستخدام الأمثل للوقت والمكان) وبذلك يتحقق لك العمل المنظم المستند إلى خطط وبرامج هادفة .

- التخطيط: كل تخطيط على حد قول (كارل مانهايم) إنما هو تنظيم لعمليات التعاون والتكامل بين الأجزاء فى وحدة وظيفية فيتحقق التنظيم بين وقت الدراسة ومكان الدراسة ، وقدرات الدارس ومهاراته وظروفه الخاصة والعائلية وطبيعة المقررات الدراسية وتكاملها مع بعضها . يصل إلى مستوى التنظيم للدراسة وبالتالى تتيح الفرصة لتحقيق النجاح الأكاديمى والتفوق للطالب.

ولكن هناك سؤال هام لابد لتسليط الضوء على الإجابة عليه

• لماذا تنظم الدراسة؟

* وذلك لتؤهل قدراتك للدراسة عن بعد
* لكى تعتمد على نفسك فى تحصيل المعرفة
* لتحسين أسلوب دراستك وتنمية نفسك كمتعلم

• كيف تنظم دراستك؟

أهتم بعض التربوين بالكيفية التى ينظم بها الطالب دراسته وكانت ملاحظة "ألكس مين" بالنسبة للكيفية التى ينظم بها الطالب النشط دراسته الجامعية ذات أهمية تربوية واضحة ، نظراً لأنها تكشف عن مقومات تنظيم الدراسة لدى الطالب النشط . التى حصرها فى :

- أن يكون لديه جدول دراسي منظم .
- وأن يعمل ويدير شئونه وفقاً لجدول زمنى محدد.
- وأن يوفر مكاناً مرتباً للدراسة.
- وأن يقوم بأستعراض ملاحظاته بعد الدراسة المباشرة.
- وأن لا يؤجل عمله الدراسى إلى آخر لحظه.
- وألا يمكن إربكاه أو تشتيته بسهوله.
- وأنه لا يحتاج للإمتحانات لحثه على العمل .

تنظيم الدراسة وتنمية الرغبة فى التعلم

عندما يتكبد الإنسان المشاق من أجل تحصيل المعرفة تكون رغبته فى التعلم قويه . والأمثلة كثيرة عن أناس قطعوا مئات الأميال سيراً على الأقدام من أجل أستعارة كتاب أو من أجل الألتحاق بالتعليم الجامعى .

قد يتوفر لدى بعض الناس حب استطلاع قوى ورغبة فى التعلم وتحصيل رغبة منهم فى تحقيق النجاح والتفوق وبذلك فإن الرغبة فى النجاح والتفوق تزودنا بالقوة التى تجعلك .

- تصحوا مبكراً لمواصلة دراستك والقيام بالأعمال والواجبات الدراسية المطلوبة منك.
- تزور المكتبات باستمرار.
- تقوم بعمل الواجبات المطلوبة وكتابة الأوراق اللازمة لمواصلة الدراسة .
- تصمد وتتحمل المشاق من أجل تحقيق أهدافك الدراسية البعيدة.

تنظيم الدراسة وتنمية المهارات الدراسية :

لا ننكر أهمية المهارات الدراسية (مهارات تتعلق بالقراءة والكتابة والإصغاء ..إلخ) وذلك لأن هذه المهارات الدراسية بمثابة الطرق الفعالة لإستخدام وقتك وعملك الإستفادة منهما بأقصى حد ممكن.

وأثبتت الدراسات بأن المهارات الدراسية من أكثر عوامل النجاح فاعلية وتأثيراً إذا ما قيست بعامل الإهتمام.

تنظيم الدراسة والمرونة :

يجب ألا تكون طالب من الطلبة الذين يتشبثون بالطرق التقليدية فى الدراسة ويرفضون تبنى الطرق والأساليب الدراسية الجديدة.

فالمناهج الدراسة تتطور وطرق عرضها تتغير . وعليك أن تستجيب لهذه التغيرات . وأن تكتسب الأساليب والمهارات الدراسة التى تناسبها كى تستطيع أن تحقق النجاح الدراسى و إذا كنت ممن يتشبثون بالطرق التقليدية القوية حاول أن تتغير وتحاول مع نفسك بأساليب مبتكرة لتكون مرن . ويزداد الأمر سهولة بالنسبة لتعلم الطرق الدراسية الجديدة والتعلم عليها وذلك إذا ما كانت حياتك الجامعية والمدرسية محدوده وتسير بصورة منتظمة وفقاً لجدول زمنى . لإستغلال الوقت و الإستفادة منه فالعديد من الناس قد جدولوا وقتهم بصورة إختيارية وإستفادوا من ذلك بحيث صاروا تلاميذ ناجحين حسب تقريرهم. عندما جدولوا وقتهم بصورة واقعية (أى وفقاً لظروفهم ومقتضيات الحياة الأسرية والدراسية) إستخدموا الإجراءات الدراسية بصورة منتظمة.

تنظيم الدراسة وإستثمار القدرات :

تتعدد المهارات الدراسية التى تستفيد منها سواء كانت على مستوى القراءة أو الكتابة أو الإستماع وتنظيم الوقت بوضع جدول زمنى للدراسة وجميع هذه المهارات تسهم فى إختيار الوقت المناسب واللازم لإستيعاب موضوع ما والتفوق فيه. وذلك يساعدك على العمل بأقصى جهد وبأفضل السبل لإستثمار القدرات التى تمتلكها بحيث تمكنك من تحقيق معدلات النجاح والتفوق التى يحققها نوابغ الطلاب.

وبذلك يسهم تنظيم الدراسة فى إستغلال طاقات وقدرات الطالب العادى الإستغلال الذى يرفع من معدلات نجاحه لمعدلات نجاح الطالب المتفوق وذلك لأن تنظيم الدراسة يكسب الفرد مهارات وقدرات تساعده على إختصار وقت الدراسة أو الجهد المبذول . مع تحقيق معدلات تحصيل عالية.

وأخيراً هناك عدة نقاط بجانب ما تم ذكره يجب أخذها فى الإعتبار للوصول إلى التفوق الدراسى وهى:

- تحديد الأحوال الجسمية والنفسية وحالتنا الشعورية وما يرتبط بها من توتر وقلق ومخاوف ومعتقدات ومدى تاثير ذلك على أستعدادتنا وقدرتنا على الدراسة والإستيعاب.

- الإتزان الجسمى : وهذا يحتاج منا تحديد متى نكون نشطين ذهنين خلال اليوم ووضع جدول المذاكرة والدراسة خلال هذا الوقت.

- فترة النوم الكافية وأن تحاول تخطيط عملك ودراستك على أساس توفير الوقت الصافى للنوم بحيث لايقل عن 8 ساعات.

- التمرينات البدنية لها أهمية فى التأثير على قدرتك الذهنية والإقلال من التوتر وتزيد من الأكسجين الذى ينشط ذهنك وتتحسن قدرتك على الإستيعاب .

- الإتزان النفسى : له علاقة كبيرة بتنظيم الدراسة للبعد عن التوتر والإجهاد والتشتت فيجب أن نحاول التخلص من المشاكل أو تبسيطها بقدر الأمكان وذلك لا يتم إلا بالتوكل على الله والأيمان به .

رؤية مصرية :

الأسرة الملكية .. وإزاحة الغبار عن كتب التاريخ المنسية

الحلقة الرابعة

بقلم ولاء حمزة

تولى الملك فاروق العرش وعمره 17 عاماً فقط وفى بدية عهده أستبشر به الناس والشعب خيراً ولكن تصرفاته بعد ذلك وخاصة فى آخر أيامه أدت إلى دفع الشعب والجيش معاً إلى الثورة مما أدى إلى سقوط عرشه ونهاية حكم أسرة محمد على والملكية للأبد .. وكان يوم 26 يوليو 1952 يوماً فاصلاً فى تاريخ مصر وبداية لتاريخ وعهد جديد وذلك بإلغاء النظام الملكى وقيام النظام الجمهورى ..فكيف تم التنازل على العرش وما هى تفاصيل وأحداث هذا اليوم الفاصل فى تاريخ مصر هذا ما سنعرفه عبر السطور القليلة القادمة .

فاروق والإنقلاب:

- كان فاروق - حين جاءته أول أنباء الإنقلاب - فى قصر المنتزه ولم تكن قوة الحرس الموجودة فى القصر تزيد على 300 جندى وضابط فانتهز فاروق أول فرصة ،انتقل مع أسرته وحاشيته إلى قصر رأس التين لأنه لم يكن مطمئناً وبرأس التين هو يجاور قشلات الحرس الذى توجد فيه القوة الرئيسية - حوالى 800 جندى - وأيضاً يجاور الميناء واليخت والبحرية الملكية!!

- رغم أن معاهدة الصداقة التى تم توقيعها فى ذلك الوقت بين إنجلترا ومصر كانت تمنعها من التدخل فى الشئون الداخلية للبلاد إلا أنه من الملاحظ أن إنجلترا لعبت دوراً غير مباشر فى هذا الصراع فى ظل محاولات الملك الشاب أثبات سلطاته بعدم تقديم أى تنازلات مما أدى إلى تفاقم الأحداث والصراع مع سقوط عدة وزارات فى ظله مع الطريق المسدود الذى تم الوصول إليه بين الملك والنحاس باشا ..

- ومع ذلك فقد كان فاروق يعتقد أن العاصفة الرئيسية مرت بقبوله التخلى عن أفراد الحاشية وطردها من القصر وقد كذب فاروق على الجيش بشأن طرد بوللى وظل فاروق على هذا الاطمئنان حتى الساعة السابعة وعشر دقائق من صباح السبت 26 يوليو إذ تقدم مشاة الجيش من أسوار القصر ومعهم عربتان من حملات البرن المدرعة ورأى أحد ضباط الطابور الزاحف من إحدى الجهات فأطلق من مسدسه طلقة فى الهواء للتحذير من الاقتراب من ناحية الميناء وأطلق جنود الهجانة بعض دفعات من مدافع الفيكرز على القوة الزاحفة التى ردت بالمثل.

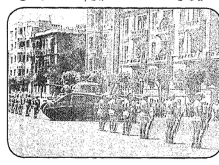
- وقد أشار الكاتب الكبير : أحمد بهاء الدين بجريدة "الدستور" إلى حالة الذعر وأرتفاع الصياح من جناح الحرملك مصدره الوصيفات ومنذ تفاقم الأزمة أعتاد فاروق أن يستيقظ فى ساعة مبكرة جداً وأسرع فاروق يأمر الأميرالاى أحمد كامل قائد بوليس القصور الملكية بأن يتصل بقشلاق الحرس وألا يقع أى قتال بين المصريين.

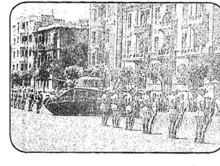
فاروق لم يتصور أن الحصار لعزله:

كان فاروق لا يتصور أن المسألة متصلة بعزلة وفى اعتقاد أنه قد نفذ كل مطالب الجيش فيما يخص الحاشية ثم أستدعى الملك اللواء عبد الله النجومى وكلفه أن يخرج ليتساءل عن سبب الحصار ولكن قوة الجيش أسرته وأرسلته إلى معسكر مصطفى باشا وكان القصر قد أتصل بـ"على ماهر" فجاء وكان الملك فى حالة شديدة من الذعر وعرض على ماهر على الملك بأن يذهب إلى اللواء محمد نجيب فى بولكلى وأنه سوف يحيط الملك علماً بكل شئ.

- وفى بولكلى كان اللواء محمد نجيب يحيط به ضابطان وقدما فى هيئة رسمية لعلى ماهر ورقة هى أخطر وثيقة عرفتها مصر منذ سنوات عديدة بلهجة إنذار للملك وكانت مفاجأة له ولكنه ناقش محمد نجيب قليلاً فى صيغة الإنذار وبالفعل تم تخفيف الصيغة قليلاً ثم مضى إلى القصر وكان فاروق ينتظره فى حجرة بالسلاملك وقال له على ماهر : يا مولاى الشعب ثائر والجيش متحفز وبالتنازل عن العرش سيتم تحاشى أى إحتكاك مع ضمان العرش لابنك ثم عرض عليه خطاب الإنذار الموجه من الجيش ليطلع عليه وقرأه فاروق وهو يرتجف .

- وكان الملك يقرأ هذا الخطاب وهو مذعوراً رغم تخفيف اللهجة بناء على طلب على ماهر وطلب فاروق أن يكون وداعه رسمياً لائقاً وأن يحضر لتوديعه على المحروسة على ماهر والسفر الأمريكى ضماناً لسلامته فوعده على ماهر والسفير الأمريكى ضماناً لسلامته فوعده على ماهر بذلك وانصرف ليرتب التفاصيل .





دموع فاروق أمام وثيقة التنازل عن العرش:

- كان الملك فاروق غير مطمئن وقلق حيث كان يخشى أن يتم فتح قبر والده ويتم التمثيل بجثته لكن الضباط الذى حوله طمأنوه.

- وكان القاعة الذى يجلس فيها فاروق جوها كئيباً فالضباط يقفون متباعدين مطرقى الرؤوس وجاء من يعلن عن وصول سليمان حافظ وكيل مجلس الدولة ويحمل وثيقة التنازل وقرأها فاروق وهو دامع العينين .

- وكان فاروق لم يرتاح إلى عبارة نزولاً على إرادة الشعب حيث إنها إرادته أيضاً ولكن سليمان حافظ قال له : هذا مفهوم ولا يحتاج إلى إضافة . وأمسك الملك بالقلم ووقع فى ذيل الوثيقة كالمعتاد ولكن التوقيع جاء مضطرباً ولكنه أمضى ثانياً حتى يكون واضح وكأنه لا يريد أن يترك القلم..

- كان الملك فاروق يخشى على البنات الثلاث (فريال - فوزية-فادية) وكان قد قرر أن يترك فادية مع والدتها ولكنه فى النهاية قرر أن يأخذهن جميعاً معه وأيضاً بشأن بوللى كان يريد أن يسافر معه ولكن فى النهاية سلمه أحد الضباط للجيش..

- أما عن الوصايا الثلاثة على العرش للأمير أحمد فؤاد هم : الأمير محمد عبد المنعم ،على ماهر باشا، محمد شريف صبرى باشا.

يخت المحروسة والوداع الأخير:

- وعندما جاءت الساعة الخامسة والنصف من مساء اليوم وقفت قوة من الحرس على هيئة فرقول شرف على رصيف رأس التين وكان هناك على ماهر والسفير الأمريكى "جيفرسون كافرى" ونزلت الملكة ناريمان والأميرات الصغيرات وذهبن إلى اليخت مباشرة وكان عدد الحقائب التى حملتها السفينة 22 حقيبة فقط لهم جميعاً وليس 200 كما قالت بعض الصحف. وبعد قليل ظهر الملك السابق المتنازل عن عرشه فاروق يلبس بدلة بحرية وهبط سلم القصر وهو ينظر حوله نظرات زائغة وكان الوداع رسمياً وجاء محمد نجيب متأخراً لتوديع الملك ولكنه أحضر قارب ولحق به وأصر على أن يودعه .. وتحركت المحروسة إلى عرض البحر والشمس تغرب والذين سافروا معه قالوا : إنه دخل مباشرة إلى حجرته وأخذ يبكى بكاء حاراً وطويلاً مسموعاً ندماً على خطايا وآثام لا تغسلها مياه البحر ولا يطمسها ظلال الليل.

- فما أعجب من أن هذا الملك الذى تربى أميراً وليس له صديق إلا الخدم مرت به السنين وساد البلد سته عشر عاماً وهو يسافر وليس له صديق إلا نفس الخدم .

- وبعد تحرك يخت المحروسة ومغادرتها ميناء الإسكندرية فى طريقها لنابولى تقل الملك المخلوع وبعدها بساعات أذاعت قيادة الثورة بياناً بأسم القائد العام للقوات المسلحة بتنازل الملك عن العرش ومغادرته البلاد لتبدأ مصر عهد جديداً فى تاريخها الحديث.

صورة من وثيقة وصايا العرش على الأمير أحمد فؤاد

من عالم الفن:

رفض بطل أفلام الأكشن النجم "جاكى شان" إتباع التقاليد المتبعة فى الصين وهونج كونج المتعلقة بإحراق جثث الموتى وأصر على موافقة جثمان والده فى طائرة خاصة نقلته إلى أستراليا لدفنه فى العاصمة كانبيرا بجوار والدته "لى لى تشان" التى توفيت قبل 6 سنوات وتنحدر من أصول أسترالية .. وكان تشارلى والد جاكى شان قد توفى فى أحد مستشفيات هونج كونج الشهر الماضى عن عمر يناهز 93 عاماً عقب صراع مع سرطان البروستاتا.

من مواقع الإنترنت: ما هو أطراف حادث قتل؟

أطراف حادث قتل تصدر مواقع الإنترنت هو جلوس رجل بريطانى وزنه 600 كم على زوجته كنوع من المداعبة لتلقى مصرعها على الفور.

من عالم الحيوان : جمعية للدفاع عن حقوق الحمير!!

أستعانت جمعية للدفاع عن حقوق الحمير فى بريطانيا بأصحاب القلوب الرحيمة لمساعدتها والتبرع لإنقاذ "حمار" عثر عليه مقيداً وفى حالة سيئة بأحد المناطق فى أيرلندا، وقالت الجمعية فى إعلان بارز بصحيفة بريطانية أن أعضاءها فى أيرلندا شعروا بالفزع عند عثورهم على الحمار وقد طالت أظافره بشكل يسبب له آلاماً مبرحة أثناء السير!!

من أجمل ما قالوا:

- الموسيقى لغة الشعور ، والكلام لغة العقل "شوبنهور"
- دستورى أن أرضى واجبى .. قبل أن أرضى أطماعى " فكرى أباظة"
- الحنان أن تقتل المرأة زوجها بالسكين بدلاً من المسدس حتى لا يستيقظ أطفالها من النوم " الكاتبة الإسترالية سيبنى "

ومن هو العقاد؟

ولد العقاد فى 28 يونيو عام 1889م فى مدينة أسوان وكان والده موظفاً فى إدارة المحفوظات حصل على الابتدائية فقط ولكنه كان مولعاً بالقراءة فى كل مجالات المعرفة عمل العقاد فى مصنع للحرير بدمياط وعمل بالسكك الحديدية وكان ينفق ما يحصل عليه فى شراء الكتب والتحق كاتباً فى محافظة قنا ثم أنتقل إلى الشرقية ثم عمل بمصلحة البرق ولم يعمر فيها أيضاً نتيجة للعمل بالصحافة فقد كان ما حصله من معرفة وثقافة يؤهله للكتابة فيها فاشترك فى إصدار صحيفة "الدستور" ومنها تعرف على سعد زغلول ومبادئه الوطنية فلما توقفت الصحيفة أخذ يبحث عن عمل يعيش منه فاضطر لإعطاء الدروس الخصوصية لكن إنتاجه الأدبى لم يتوقف. فكان يكتب بمجلة الفصول ويترجم أخرى وكان عام 1916م بداية ظهور العقاد أدبياً إذ أصدر أول ديوان شعرى له وتتابعت بعده الدواوين الأخرى وأسس العقاد مع إبراهيم المازنى وعبد الرحمن شكرى "مدرسة الديوان" وهى مدرسة تجديد شعرى ومن أشهر أعمال العقاد سلسلة العبقريات الإسلامية مثل عبقرية محمد والصديق .. ولم يكتب العقاد إلا رواية واحدة هى "سارة" وأشتهر العقاد بمعاركة الأدبية الحامية ورحل عن عالمنا يوم12 مارس من عام 1964م.

الأبراج والحب:

برج الحمل (21 مارس- 20 أبريل)

الحمل

سعادته فى الحب تتلخص فى تحقيق الانتصارات الغرامية والعاطفية فمولود برج الحمل رجل الإثارة بلا منازع وإن كان رومنتيكى فى حبه ويعشق التغيير وحياته مليئة بالحرارة والحماس ولا يرضى أن تكون قصة غرامة حكاية عادية ساذجة .

الرجل الحمل: وموقفه من المرأة: الرجل الحمل مندفع ومتهور فى معظم أعماله وتصرفاته ، يطمح إلى مراكز القيادة دائماً وأبداً عنيد بطبعه متكبر فى رأيه ويمثل الرجولة بأجلى صورها وهو يميل إلى المرأة البالغة الأنوثة الغامضة وهو عاشق غير عادى لأنه يريد من حبيبته أن تبقى جانبه دائماً ويحب أن تظهر زوجيه حماسها الشديد لمشاريعه الجديدة ويعشق فيها روح المرح فى مواجهة الظروف الصعبة ومتاعب الحياة اليومية الروتينية.

المرأة الحمل: وموقفها من الرجل: تفرض نفسها فى أى مكان تحل فيه تحاول دائماً التقرب من المشاهير أنوثتها فائقة وأندفاعها كبير تحب التحدى والمواجهة والإندفاع وراء قضية تدافع عنها وهدف تصبو إليه لا تقنع بالقليل ولا ترضى بالبسيط وحواسها حادة جداً.

كلمات لها معنى:

- القلب مستودع : الحب ، الفكر ، الحياة - فكر فيما تراه .. وأفعل ما يجب أن يراه الناس
- إذا اخترت الدنيا .. ستخسر الكثير - نكران الجميل .. أشد من سيف الغادر
- لا يلام المرء على تقصير ليس من صنعه

حكمة العدد: عزيزى القارئ: أختار أصدقائك .. حتى لا تكون ضحية لهم.



دنيا المرأة نصائح 2008 لكل إمرأة

نصائح ذهبية لجمال شعرك

- لإزالة القشرة من الشعر:

قومى بخلط كوب ملح وكوب ماء دافئ ويوضع على فروة الرأس المصابة بالقشرة ويترك لمدة ربع ساعة ويستخدم مرة كل أسبوع لمدة نصف شهر .

- كيف تعطرين شعرك :

بعد الإنتهاء من أستشوار شعرك . ضعى فى يدك بعضاً من العطور الطبيعية (المسك الأبيض / العود السلسبيل ...) وأبتعدى عن الجذور.

- طريقة لمعان الشعر:

ضعى ملعقتان ملح طعام وكوب زبادى وربع كوب ماء دافئ والملح لتنظيف فروة الرأس و الزبادى للتغذية وإكسابه اللمعان . وأدهنى هذه التركيبة مرة واحدة فى الأسبوع.

- التركيبة السحرية لألوان الشعر:

اللون البنى: - 10 ملاعق كبيرة حنا - عصير ليمونه
- 3 ملاعق من خل التفاح - 3 ملاعق قشور باذنجان - مقدار مناسب من الماء الساخن

إمزجى جميع المكونات ما عدا عصير الليمون .. اتركيها لتخمر لمدة ثلاث ساعات ثم أضيفى عصير الليمون وضعيها على شعرك من ساعة لثلاث ساعات حسب درجة اللون المطلوبة

اللون البنى المحمر: - 10 ملاعق كبيرة حنا
- عصير ليمونه
- ملعقتان من القهوة العربية - 3 ملاعق من خل التفاح أو الخل العادى - مقدار مناسب من الماء الساخن

أمزجى جميع المكونات ماعدا عصير الليمون .. أتركيها لتخمر لمدة ثلاث ساعات ثم أضيفى عصير الليمون وضعيها على شعرك من ساعة لثلاث ساعات حسب درجة اللون المطلوبة.

لون الشيكولاتة: - 10 ملاعق كبيرة حنا - عصير ليمونه - 3 ملاعق خل أو خل التفاح
- 5 ملاعق من بودرة الكاكاو - مقدار مناسب من الماء الساخن

إمزجى جميع المكونات ما عدا عصير الليمون .. أتركيها لتخمر لمدة ثلاث ساعات ثم أضيفى عصير الليمون وضعيها على شعرك من ساعة إلى 3 ساعات حسب درجة اللون المطلوبة.

● علاج الهالات السوداء حول العين:

1 - عمل كمادات من عصير الخيار المضاف إليه بضع نقاط من عصير الليمون.
2 - عمل كمادات شرائح بطاطس.
3 - كمادات عصير النعناع.
4 - دهان الهالات الغامقة بخليط من ملعقة صغيرة من زيت اللوز وربع ملعقة صغيرة من عصير النعناع.
5 - كمادات شاى دافئ لمدة عشر دقائق ثم تليها كمادات شاى بارد لمدة دقيقتين.

ماسك لإزالة حب الشباب:

أخلطى ملعقة خميرة فورية وكوب ماء دافئ ويوضع على الوجه ويكثر منه فى الأماكن المصابة بحب الشباب ويترك لمدة ربع ساعة ثم يغسل بالماء البارد ويوضع على الوجه كل أسبوع مرتين لمدة شهر





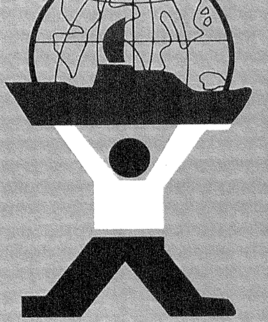
Cairo
Suez
Hurghada
Safaga
Hamrawein
Abu Ghousoun
● MITCHELL JR. Co. Offices

MITCHELL JR. SERVICES

*** Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports**

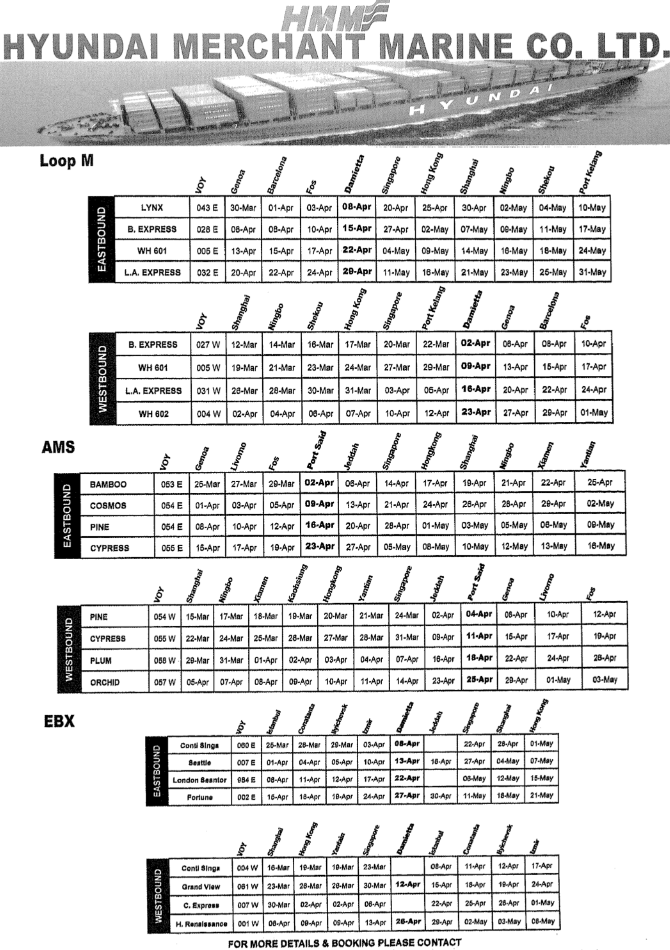
*** Disptach Cargo (Loading / Discharging)**
*** Ready to replenish bunker - luboil**

The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance



Mitchell JR. Co.
Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN
Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com
U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549



HMM HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.

Loop M

EASTBOUND	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	**Damietta**	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shekou	Port Kelang
LYNX	043 E	30-Mar	01-Apr	03-Apr	**08-Apr**	20-Apr	25-Apr	30-Apr	02-May	04-May	10-May
B. EXPRESS	028 E	06-Apr	08-Apr	10-Apr	**15-Apr**	27-Apr	02-May	07-May	09-May	11-May	17-May
WH 601	005 E	13-Apr	15-Apr	17-Apr	**22-Apr**	04-May	09-May	14-May	16-May	18-May	24-May
L.A. EXPRESS	032 E	20-Apr	22-Apr	24-Apr	**29-Apr**	11-May	16-May	21-May	23-May	25-May	31-May

WESTBOUND	VOY	Shanghai	Ningbo	Shekou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	**Damietta**	Genoa	Barcelona	Fos
B. EXPRESS	027 W	12-Mar	14-Mar	16-Mar	17-Mar	20-Mar	22-Mar	**02-Apr**	06-Apr	08-Apr	10-Apr
WH 601	005 W	19-Mar	21-Mar	23-Mar	24-Mar	27-Mar	29-Mar	**09-Apr**	13-Apr	15-Apr	17-Apr
L.A. EXPRESS	031 W	26-Mar	28-Mar	30-Mar	31-Mar	03-Apr	05-Apr	**16-Apr**	20-Apr	22-Apr	24-Apr
WH 602	004 W	02-Apr	04-Apr	06-Apr	07-Apr	10-Apr	12-Apr	**23-Apr**	27-Apr	29-Apr	01-May

AMS

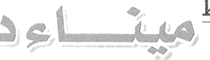
EASTBOUND	VOY	Genoa	Livorno	Fos	**Port Said**	Jeddah	Singapore	Hongkong	Shanghai	Ningbo	Xiamen	Yantian
BAMBOO	053 E	25-Mar	27-Mar	29-Mar	**02-Apr**	06-Apr	14-Apr	17-Apr	19-Apr	21-Apr	22-Apr	25-Apr
COSMOS	054 E	01-Apr	03-Apr	05-Apr	**09-Apr**	13-Apr	21-Apr	24-Apr	26-Apr	28-Apr	29-Apr	02-May
PINE	054 E	08-Apr	10-Apr	12-Apr	**16-Apr**	20-Apr	28-Apr	01-May	03-May	05-May	06-May	09-May
CYPRESS	055 E	15-Apr	17-Apr	19-Apr	**23-Apr**	27-Apr	05-May	08-May	10-May	12-May	13-May	16-May

WESTBOUND	VOY	Shanghai	Ningbo	Xiamen	Kaohsiung	Hongkong	Yantian	Singapore	Jeddah	**Port Said**	Genoa	Livorno	Fos
PINE	054 W	15-Mar	17-Mar	18-Mar	19-Mar	20-Mar	21-Mar	24-Mar	02-Apr	**04-Apr**	08-Apr	10-Apr	12-Apr
CYPRESS	055 W	22-Mar	24-Mar	25-Mar	26-Mar	27-Mar	28-Mar	31-Mar	09-Apr	**11-Apr**	15-Apr	17-Apr	19-Apr
PLUM	058 W	29-Mar	31-Mar	01-Apr	02-Apr	03-Apr	04-Apr	07-Apr	16-Apr	**18-Apr**	22-Apr	24-Apr	26-Apr
ORCHID	057 W	05-Apr	07-Apr	08-Apr	09-Apr	10-Apr	11-Apr	14-Apr	23-Apr	**25-Apr**	29-Apr	01-May	03-May

EBX

EASTBOUND	VOY	Istanbul	Conatanta	Ilyichevsk	Izmir	**Damietta**	Jeddah	Singapore	Shanghai	Hong Kong
Conti Singa	060 E	25-Mar	28-Mar	29-Mar	03-Apr	**08-Apr**		22-Apr	28-Apr	01-May
Seattle	007 E	01-Apr	04-Apr	05-Apr	10-Apr	**13-Apr**	16-Apr	27-Apr	04-May	07-May
London Senator	984 E	08-Apr	11-Apr	12-Apr	17-Apr	**22-Apr**		06-May	12-May	15-May
Fortune	002 E	15-Apr	18-Apr	19-Apr	24-Apr	**27-Apr**	30-Apr	11-May	18-May	21-May

WESTBOUND	VOY	Shanghai	Hong Kong	Yantain	Singapore	**Damietta**	Istanbul	Conatanta	Ilyichevsk	Izmir
Conti Singa	004 W	16-Mar	19-Mar	19-Mar	23-Mar		08-Apr	11-Apr	12-Apr	17-Apr
Grand View	061 W	23-Mar	26-Mar	26-Mar	30-Mar	**12-Apr**	15-Apr	18-Apr	19-Apr	24-Apr
C. Express	007 W	30-Mar	02-Apr	02-Apr	06-Apr		22-Apr	25-Apr	26-Apr	01-May
H. Renaissance	001 W	06-Apr	09-Apr	09-Apr	13-Apr	**26-Apr**	29-Apr	02-May	03-May	08-May




ميناء دمياط

عن تقدم الأعمال لمشروع محطة حاويات دمياط الدولية للموانئ لشركة ديبكو

* تم تسليم 85% من المساحة المخصصة لإنشاء المشروع وذلك أستعداداً لعمل الأرصفة.
* جارى نقل الطريق الرئيسى والمرافق من باقى المساحة طبقاً للمخطط الزمنى والتعاقد حتى يتم تسليمها للشركة لإستكمال باقى المشروع
* تم عمل الطريق والمدقات المبدئية وسور مؤقت حول الموقع وذلك للبدء فى أعمال إنشاء الرصيف.
* تم عمل الإختبارات التجريبية على عدد4 خوازيق وعدد 4 شدادات.
* جارى تنفيذ دليل الحوائط الجزء الشمالى والجزء الجنوبى تمهيداً للبدء فى تنفيذ الحائط الخرسانى الخاص بالرصيف.
* تم الإنتهاء من دق الستائر وعمل الميول للجزء الجنوبى الغربى وذلك لتثبيت التربة ومنعها من التهييل فى الماء.
* تم عمل التجهيزات المؤقتة اللازمة للمشروع من مكاتب إدارية ومعامل وورش.
* جارى توريد المعدات والتى تشمل الأوناش العملاقة وأوناش الساحة.
* تم طرح أعمال التعميق للممر الملاحى إلى 18 متر والحوض إلى 17 متر وتم فتح المظاريف والبت خلال مارس الماضى.
* تم عمل محاكاة لتحديد عرض الحوض فى الفترة من 2008/3/23 إلى 2008/3/1 .



توقيع إتفاقية المساهمين الشركاء بمشروع محطة حاويات الشركة الدولية للموانئ

فى إطار تفعيل القرار الجمهورى رقم 110 لسنة 2000 بشأن منح رؤساء مجالس إدارات هيئات الموانئ سلطة الإشراف الإدارى على جميع الأجهزة العاملة داخل الموانئ:

عقد اللواء بحرى/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط إجتماعاً مع السادة رؤساء الجهات الحكومية العاملة بالميناء وذلك بغرض التنسيق بين تلك الجهات لتسهيل الإجراءات ورفع معدلات الأداء فى كل جهة مما ينعكس على المستوى العام للأداء بالميناء.

وقد ناقش خلال الإجتماع:

– دورة العمل بالجمارك وما قد يصادفها من معوقات.

– دورة العمل بفرع الرقابة على الصادرات والواردات بميناء دمياط وفعاليته.

– التنسيق بخصوص الربط بين الشركات الجديدة بالميناء ومدى التكييف مع التطورات المتوقعة بعد إضافة تلك الكيانات الجديدة القوية للميناء. مثل مشروعى شركة DIPCO وميثانكس .. وما تتطلبه تلك المشروعات الجديدة من ربط مع الجهات المختلفة بالميناء.

كما نوقش خلال الإجتماع العديد من الموضوعات التى من شأنها دفع العمل.

وقد إنتهى الإجتماع إلى قرار بتشكيل مجموعات عمل من مختلف الجهات لوضع التصور المطلوب للوصول إلى أعلى معدلات أداء وملاشاة أية إختناقات للمسارات الإدارية والفنية على أن تجتمع تلك المجموعات بصفة دورية لأداء أعمالها.

مشروع لإنتاج البولى إستر فى "دمياط" بإستثمارات 750 مليون جنيه

وافقت وزارة النقل ممثلة فى هيئة موانئ دمياط على تخصيص 195 ألف متر لمشروع إنتاج البولى استر بإستثمارات تبلغ 750 مليون جنيه وذلك ضمن مشروع مجمع مبارك للغاز والبتروكيماويات المقام بميناء دمياط . صرح بذلك محمد لطفى منصور وزير النقل، وأضاف أن الطاقة الإنتاجية للمشروع تصل فى المرحلة الأولى إلى 315 ألف طن سنوياً من "البولى استر " مما سيسهم فى إتاحة الفرصة لإقامة العديد من الصناعات الصغيرة والمتوسطة بالإضافة إلى توفير حوالى ألفى فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة من جانبه صرح اللواء حسين الهرميل رئيس هيئة ميناء دمياط أن مجمع مبارك للغاز بميناء دمياط يضم مشروعات بإجمالى إستثمارات تفوق 5 مليارات جنيه.

مجتمع إنترناشيونال



تم عقد قران الآنسة دينا كريمة اللواء عز الدين البيلى على المحاسب إيهاب نجل اللواء نبيل قنديل



فى حفل بهيج تم زفاف الآنسة منى محمد منصور على الأستاذ/ طارق ضوى حسن

العريس/ أحمد العروس/ بوسى ألف مبروك

ترقيات بقطاع النقل البحرى



الأستاذة/ هانم أحمد الجمال مدير الإدارة العامة للشئون المالية والإدارية

الأستاذ/ سمير أحمد خميس مدير عام الإدارة العامة للتمويل والإستثمارات العربية والأجنبية

الأستاذ/ بشرى عبد المطلب أحمد مدير عام الإدارة العامة للشئون القانونية (قطاع النقل البحرى)



فى حفل بهيج تم زفاف الأستاذ محمود نجل الأستاذ مصطفى عثمان على الآنسة سلمى كريمة العميد أحمد عمر وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما وبالرفاء والبنين

عيد ميلاد سعيد




زينة أحمد بدر الدين تطفئ شمعة واحده تهنئة من ماما مروة محمد محمود وبابا أحمد بدر



STOP DRUGS..CHANGE YOUR LIFE








غيّر حياتك و حياتهم

0168808001 - 2/3/4/5/6/7/8/9

www.amrkhaled.net